

Das meistgekaufte PC-Spiele-Magazin
PC Games CD-ROM & Mag
Sonderheft 2/98
Formel 1 Special
Belgien bfr 315,- Dänemark dkr 60,-
Italien Lit 15.400 Luxemburg Lfr 315,-
Österreich öS 110,- Niederlande hfl 17,50
Schweiz sfr 14,90 ISSN 0949-6564
in Zusammenarbeit mit
PC ACTION
nur DM 14 90 MIT VOLLVERSION HAVE A N.I.C.E. DAY
MIT 2 CD-ROMs
VOLLVERSION:
HAVE A N.I.C.E. DAY
Das Rennspiel der Superlative: 3 Fahrzeuge mit 8 verschiedenen Tuningmöglichkeiten, 12 Strecken, 8 Spieler im Netzwerk.
Plus zahlreiche Demos zu aktuellen Rennspielen:
Grand Prix Legends
Fahren Sie die Formel 1-Saison von 1967
Johnny Herbert's Grand Prix Championship 1998
Das offizielle Rennspiel des Sauber-Piloten
Monster Truck Madness 2
Über Stock und Stein
Andretti Racing
Das Indy Car-Rennspiel
Autobahn Raser
Über deutsche Autobahnen
Prost Grand Prix
Formel 1 mit dem Prost-Team
und viele weitere spielbare Demoversionen
Alle Formel 1-Spiele und Rennsimulationen
Der ultimative Spieleführer für Motorsportbegeisterte
Computer Bild CD-Qualität: sehr gut TESTSIEGER
Tips, Tricks und Fahrerhilfen zu: F1 Racing Simulation und vielen anderen Rennspielen. Lenkräder und Eingabegeräte im Überblick.
4 398336 414902 02




Castrol
Castrol
HONDA
SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONS

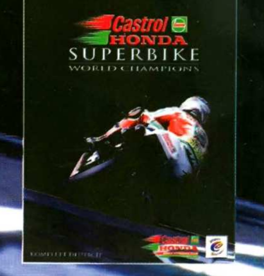



PlayStation


COMPACT
disc PC
CD-ROM






Castrol
HONDA
SUPERBIKE

In jeder Saison kristallisieren sich schon recht bald die Favoriten auf die Krone im Rennzirkus heraus. Im letzten Jahr war es Williams mit Jaques Villeneuve, diesmal ist es McLaren mit Mika Häkkinen. Nur einer ist immer dabei: Michael Schumacher mit Ferrari. Ähnlich verhält es sich in der Spielewelt. In regelmäßigen Abständen erscheinen neue Titel, nur Grand Prix 2 von MicroProse behauptet stets seine Position in der Spitzengruppe. Lediglich F1 Racing Simulation vom französischen Entwickler Ubi Soft konnte sich nun vor den wackeren Briten setzen. Kein Wunder, schließlich hat das Ex-Referenzprodukt lange Zeit den Markt dominiert – irgendwann mußte sich aber auch Grand Prix 2 dem Zahn der Zeit geschlagen geben. Wie sich F1 Racing Simulation auf die Überholspur brachte, lesen Sie in unserem zehnseitigen Vergleichstest, der auch Formel 1 ´97 und Prost Grand Prix genau unter die Lupe nimmt.

Geht es um Rennspiele am PC, so stellt die Formel 1 – wie in der Realität – die Königsklasse dar. Wenn man aber über den Tellerrand hinausschaut und sich vielleicht generell für den Motorsport in allen Variationen und Formen interessiert, findet man einige Produkte, die sehr viel Spielspaß bieten und für unterhaltsame Stunden sorgen können. Aus diesem Grund haben wir die populärsten Motorrad- und Rennspiele miteinander verglichen und auch reinrassige Rennsimulationen gegeneinander antreten lassen.

Darüber hinaus haben wir einen Blick hinter die Kulissen des Lizenzgeschäfts gewagt und eine prominente Designerin zu diesem Thema befragt.

Welche Titel in den nächsten Monaten auf uns zukommen, erfahren Sie in den jeweiligen Vergleichstests – zwei vielversprechenden Kandidaten haben wir hingegen spezielle „Previews" spendiert. Die Rede ist von Grand Prix Legends, das die Saison von 1967 noch einmal aufleben läßt, und dem Nachfolger zu F1 Racing Simulation, der bereits in den Startlöchern steht.

Viel Spaß mit diesem Sonderheft wünschen Ihnen die Redaktionen der PC Games und PC Action.

Warm Up



Rubriken

CD-ROM

Preview

Review

Special

Hardware

Tips & Tricks

Formel 1-Spiele 12

Wachablösung: Jahrelang behauptete sich Grand Prix 2 als Referenz im Genre, erst Ende 1997 konnte Ubi Soft mit F1 Racing Simulation neue Signale setzen. In unserem Vergleichstest erfahren Sie alles über die beiden Hauptkonkurrenten und die Verfolger Formel 1 ´97 und Prost Grand Prix.



Tips & Tricks 52



In unserer Abteilung „Tips & Tricks“ gehen wir ausführlich auf den Testsieger F1 Racing Simulation ein. Wir besprechen alle einzelnen Strecken, geben nützliche Hinweise zum Setup und erläutern die bekanntesten Überholmanöver. Im Anschluß finden Sie zahlreiche Kurztips zu diversen Rennspielen.

Rennspiele 26

Was gibt es noch außer der Formel 1? Eine ganze Menge. Bleifuß 2, Bleifuß Rally, Need for Speed 2 SE und Autobahn Raser sind nur einige Beispiele für erfolgreiche und exquisite Produkte, die sich mit dem Motorsport im allgemeinen beschäftigen. Wir haben die Konkurrenten miteinander verglichen.





Adios, amigos! Bevor er die Kurve kratzt, erfreut der Fahrer die Zuschauer in Mexiko mit einem gewagten Manöver.



Früher war alles schärfer: Nach 1967 wurden die kitzligsten Kurven zurückgebaut, in GPL sind sie noch enthalten.

Grand Prix Legends

Silberpfeilschnell

Alte Männer werden interessant, alte Weine edel und alte Rennwagen zu Legenden. Die gute alte Zeit der Formel 1 kommt wieder – zumindest auf dem PC.

Alter vor Schönheit, meint eine Benimm-Regel, die Papyrus anscheinend verinnerlicht hat. Statt eine möglichst hohe Quote an Special Effects pro Spielminute anzustreben, hat sich der Simulationsspezialist auf Ahnenforschung verlegt und erweckt die Legenden der Rennbahn zu neuem Leben. Obwohl – auch wenn die Grafik sicher nicht der stärkste Punkt des Spiels ist, so ist sie doch nicht zu verachten. Aber alles der Reihe nach...

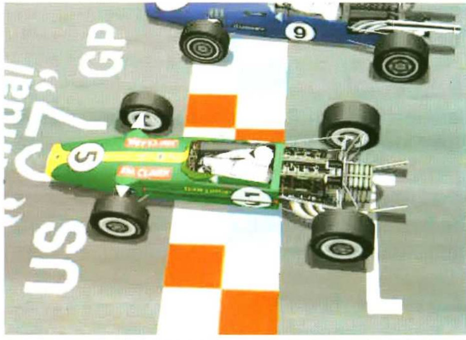
Summer of '67

Wir spielen das Jahr 1967. Damals, als die legendären Silberpfeile von Mercedes bereits seit 12 Jahren in den einstweiligen Ruhestand getreten waren, beherrschten Wagen wie der Lotus 49, BRM T-115 und Eagle T1-G die Szene. Leichte Aluwagen mit starken Motoren hinter den Überrollbügeln. Schon etwas schneller sind sie geworden, doch noch genauso wild wie in der Anfangszeit. Es ist das Jahr, das nach Ansicht von Papyrus das letzte war, in dem die Formel 1 noch unverfälscht war. Die Strecken noch voller Gemeinheiten, die Fahrer noch keine Millionäre, und die Fahrzeuge noch wirklich heiße Öfen – vor allem dann, wenn eines davon nach einem zu waghalsigen Manöver im Flammen aufging. Beinahe die Hälfte der Fahrer, deren Namen in Grand Prix Legends auftauchen, kam hinter dem Lenkrad zu Tode. Unter denen, die ihr Leben im Namen der Formel 1 ließen, sind nicht nur Jim Clark, Pedro Rodriguez, Lorenzo Bandini und Jochen Rindt zu Legenden geworden...

Daß es damals noch rauher zur Sache ging, lag auch an der Konstruktion der Wagen. Ohne Spoiler und mit extrem weicher Federung hob man schon mal ungewollt ab. Dafür waren die Reifen so hart, daß man drei Rennen mit einem Satz bestreiten konnte. Für die Program-



Another one bites the dust: So manches Fahrzeug verwandelt sich unfreiwilligerweise in eine Riesenfackel.



Rennzigarette: Von oben sieht man deutlich, daß dieser Lotus eine ganz andere Form hatte als die heutigen Boliden.

mierer war dies mit einer neuen Herausforderung verbunden, denn im Gegensatz zu modernen Simulationen müssen nun auch die wenig haftwilligen Wagen korrekt nachgebildet werden. Bei der Simulation der aktuellen Fahrzeuge kann man sich sogar noch einigermaßen darum drücken, jedes Rad einzeln zu berechnen – so geschehen sogar bei der Edel-Software Grand Prix 2. Weil aber bei den alten Kisten viel öfter einzelne Räder den Bodenkontakt verloren, gehörte es bei Grand Prix Legends zu den wichtigsten Aufgaben, dies korrekt zu berechnen und darzustellen. Das physikalische Modell kalkuliert entsprechend die Daten für jedes Rad einzeln, ob es sich dreht oder durchdreht, ob es blockiert oder brav antreibt. Dadurch kommen natürlich auch neue Aufgaben auf die Grafik-Engine zu. Mogelt sich F1 Racing Simulation noch um echtzeitberechnete Schatten, weil die Wagen sowieso fast immer am Boden kleben, so ist dies bei den hoppelnden Renn-Oldies kaum möglich. Außerdem muß bei der Darstellung berücksichtigt werden, daß 3D nicht nur Tiefe, sondern auch Höhe bedeutet – wieder eine Folge der abhebenden Wagen.



Auf diesem Bildschirm sind nicht nur die Rennställe zu sehen, sondern auch technische Daten der frühen Flitzer.

Akkurates Handling

Eines dürfte inzwischen deutlich geworden sein: Die Fahrphysik soll akkurat bis zum Geht-nicht-mehr sein. Noch einige weitere Beispiele: Von der Gewichtsverteilung bis zur Temperatur der Reifen wirkt sich alles korrekt aus. Gegenüber der ersten spielbaren Demo wurden Handling und Steuerbarkeit nochmals kräftig verbessert – damit könnte Grand Prix Legends zum Rennspiel mit dem bis dato exaktesten Fahrmodell werden, bei dem sogar ein ausbrechender Wagen im letzten Moment durch Gegensteuern wieder auf den rechten Kurs gebracht werden kann.



Getriebeübersetzung, Reifentemperatur, Spritmenge... alle Einstellungen werden in einem Retro-Look-Menü vorgenommen.

Weil aber niemand als Renn-As geboren ist, dürfen die üblichen Hilfestellungen nicht fehlen, die alles auf einen einsteigertauglichen Schwierigkeitsgrad herunterschalten. Gegenüber Simulations-Schwergewichten vom Kaliber eines F1 Racing Simulation nimmt sich die Abteilung „schrauben, drehen, tunen" ziemlich verändert aus. Wo man heute darüber spekuliert, ob Siege im Cockpit vom Fahrer oder in Entwicklungslabor und Boxengasse von einem Stab Techniker gemacht werden, war früher klar, daß vor allem das Geschick am Lenkrad über Sieg oder Niederlage entschied. Doch Papyrus wäre nicht Papyrus, wenn nicht trotz fehlender Spoiler genügend Einstellungstüfteleien möglich wären – rund 40 verschiedene Regelungen dürfen vorgenommen werden. Und für ein paar Zehntel Zeitgewinn sind die allemal gut.

Cockpit-Cocktail

Für ein besonders realistisches Fahrgefühl soll das „Virtual Cockpit" sorgen. Ähnlich wie bei modernen Flugsimulationen werden die auf den Körper des Fahrers einwirkenden Kräfte simuliert, so daß man praktisch „spürt", wie der Wagen beispielsweise einen Hügel hinabfährt. Die Hände des Fahrers bewegen sich am Lenkrad und an der Gangschaltung, sein Körper wird von den Fliehkräften nach vorne und nach hinten gedrückt. Durch diese Darstellung werden allerdings die Instrumente schwerer ablesbar sein als bei Grand Prix 2 oder F1 Racing Simulation. Möglicherweise kann dieses Manko dadurch gemildert werden, daß die wichtigsten Daten noch außerhalb des Cockpits am Bildschirmrand dargestellt werden. Wer bei den Screenshots des Cockpits unwillkürlich an Formel 1 '97 denkt, wird aber mit Genugtuung feststellen, daß Rückspiegel integriert wurden.

Tollkühne Männer in ihren fliegenden Kisten? Moment, das war der falsche Film. Doch Anno 1967 ging's auf den Pisten rauher zu als heute – auch wenn solche Flugreisen trotzdem selten waren.

Eigentlich hätte der Startschuß zur Veröffentlichung schon längst gefallen sein sollen. Doch erst vor kurzem gab Papyrus eine weitere Verschiebung des Release-Datums bekannt: Statt Juli wird es nun wohl September werden. Es gibt aber auch eine gute Nachricht: Bisher waren alle Rennstrecken in den Alpha- und Betaversionen enthalten, bis auf eine: Ausgerechnet der berühmte Kurs von Monaco fehlte. Nun wurden auch für die Straßen von Stephanie und Caroline die Rechte erworben, und auch diese Strecke wird noch integriert werden. Falls nicht noch etwas dazwischenkommt, sollte uns bald eine Testversion vorliegen. Ob die hervorragende Ausgangsposition genutzt wird und Grand Prix Legends' frische Idee auch den erhofften Spielspaß bringt, untersuchen wir dann in einer der kommenden Monatsausgaben von PC Games.

Andreas Lober



Sequel zu F1 Racing Simulation

Überholspur

Ubi Soft sorgte bereits im letzten Weihnachtsgeschäft mit einer Rennsimulation für sehr viel Aufsehen unter den Fans des Genres. Die Fortsetzung könnte hier anknüpfen, denn sollten sich die Versprechungen der Programmierer bewahrheiten, so könnte mit dem Nachfolger Ende des Jahres ein neues Referenzprodukt auf den Markt kommen.

Es ist noch nicht allzu lange her, daß Ubi Soft mit F1 Racing Simulation bei uns im Haus auftauchte und auf Anhieb für Aufregung unter den Rennsportbegeisterten der Redaktion sorgte. Als nun die Damen und Herren aus Düsseldorf im Juli mit der ersten Version von F1 Racing 2 wieder bei uns vor der Tür standen, waren wir alle sehr gespannt. Und in der Tat, was uns hier präsentiert wurde, kann man wirklich eine Verbesserung nennen. Features, die sich bereits im Konsolenbereich - zum Beispiel bei Gran Turismo - als äußerst motivationsfördernd erwiesen haben, sollen nun erstmalig auch in einer Rennsimulation realisiert werden.

Neue Elemente

Der Simulationscharakter bezieht sich nun nicht mehr alleine auf die Fahrzeuge und Strecken, sondern auf den gesamten Rennzirkus rund um die Formel 1. Dementsprechend beginnen Sie im neuen Karriere-Modus als einfacher Amateur in einem kleinen Team. Haben Sie sich dann als erfahrener Pilot in dem Rennstall etabliert und können den einen oder anderen Erfolg für sich verbuchen, so werden größere Teams auf Sie zukommen und einen Vertrag für die nächste Saison anbieten. Dort stehen Ihnen dann bessere Fahrzeuge und flinkere Mechaniker zur Verfügung, mit deren Hilfe Sie sich zu den Topteams wie Ferrari und McLaren hocharbeiten können. Ein hartes Stück Arbeit, das aber letztendlich mit dem Gewinn des Grand Prix gekrönt werden kann. Wem das zuviel des Guten ist und wer lieber auf bereits vorgegebene Szenarien zurückgreift, der kann in einem speziellen Menü unter zehn vorgefertigten Ausgangslagen auswählen. Via Internet sollen dann später weitere Basiskonzepte zum Download bereitstehen und so für immer neue Herausforderungen sorgen. Wie es schon Microsofts Motocross Madness vorgemacht hat, wird nun auch F1 Racing 2 eine absolute Neuerung präsentieren: einen Editor, wie er aus zahlreichen Strategiespielen bekannt ist. Mit Hilfe des Editors können nicht nur die Fahrzeuge und deren Cockpitansichten völlig neu generiert werden, sondern es



Ob die Silberpfeile von McLaren-Mercedes auch bei Ihrem Grand Prix die Nase vorn haben?



Besonderes Augenmerk legten die Programmierer auf die detailgetreue Darstellung der einzelnen PS-Giganten.



Mit der verbesserten KI der gegnerischen Fahrer wird es sicherlich die eine oder andere Überraschung geben.



Im Szenario-Editor können Sie aus verschiedenen Ausgangslagen auswählen.



Das Cockpit des Formel 1-Veteranen ist natürlich wesentlich spartanischer.


Die „Grüne Hölle" des Nürburgrings sah vor fast 50 Jahren etwas anders aus.

lassen sich auch frei erfundene Strecken und Menüscreens gestalten. Für alle Nostalgiker gibt es als kleinen Bonus den Retro-Modus, mit dem Sie das erste Formel 1-Rennen aus dem Jahre 1950 auf dem Nürburgring noch einmal absolvieren können. Selbstverständlich drehen Sie dann Ihre Runden nicht mit den HighTech-Geschossen unserer Zeit, sondern mit den legendären Vehikeln der 50er Jahre. Insgesamt vier Fahrzeuge sollen in dem Nostalgie-Modus zur Verfügung stehen: Alfa-Romeo, Simca Gordinni, Talbot-Lago und – wie sollte es anders sein – natürlich Ferrari. Die Rennwagen tragen alle den Stempel damaliger Fahrzeugdesigner und reagieren somit etwas launisch auf schnelle Bremsmanöver und abrupte Lenkbewegungen. Wie nicht anders zu erwarten, erscheint natürlich auch der Nürburgring in einem zeitgemäßen Outfit: Statt der Zuschauertribünen für Tausende von Leuten befinden sich Häuser und Absperrungen aus Holz neben der Rennstrecke, die jeden Fahrfehler ohne Gnade bestrafen.

Verbesserungen

Die Programmierer haben sich die durchaus berechtigte Kritik am Vorgänger zu Herzen genommen. Groß war das Murren zahlreicher Spieler, als sie sich die langersehnte Simulation kauften und dann feststellen mußten, daß ihre Grafiktreiber nicht die neuesten waren oder die Soundkarte einfach keinen Mucks von sich gab. Der Nachfolger wird nun mit einem dicken Paket an unterstützten Grafikkarten ausgeliefert und setzt auf die neuesten 3D-Techniken. Abgesehen von allen herkömmlichen Direct3D-Karten befinden sich auch spezielle Anpassungen für Voodoo^2 und den neuen Chipsatz von Intel (i740) darunter. Ob es eine Force Feedback-Unterstützung geben wird, war aus den Programmierern leider nicht herauszukitzeln. Neben den einzelnen neuen Elementen wird der Nachfolger aber auch etliche Verbesserungen gegenüber dem Vorgänger aufweisen können. Der Realismus geht jetzt noch wesentlich weiter. Für jedes Team wurden originalgetreue Boliden mit einer verbesserten Optik und einem jeweils individuellen Fahrverhalten entwickelt. Es wird eine noch größere Auswahl an technischen Feinheiten zur Auswahl stehen, und die immer wichtiger werdende Reifenfrage soll im Spiel ebenfalls eine tragende Rolle bekommen. Also wird es nicht mehr damit getan sein, schnell mal den Spoiler zu verstellen oder das Drehmoment der einzelnen Gänge zu verändern. Dafür können die einzeln erprobten Setups dann abgespeichert und während des Rennens wieder aufgerufen werden. Versprochen wird uns darüber hinaus eine wesentlich verbesserte Künstliche Intelligenz der Gegner. Beeinflussende Größen sind hierbei nicht nur die verschiedensten Eigenschaften der einzelnen Rennwagen, sondern auch die Persönlichkeitsprofile der dazugehörigen Fahrer. Da die Daten der 97er Saison entnommen wurden, läßt das auf so einiges hoffen. Wird Schumacher in der letzten Runde nun auch bei Ihnen versuchen, durch einen Crash die Notbremse zu ziehen, oder wird Sie Ihr Teamkollege aus Rivalitätsgründen von der Fahrbahn drängen? Man darf gespannt sein.

Jürgen Melzer


Jerez. Ubi Soft legte wieder einmal besonderen Wert auf die realistische Umsetzung der 17 Original-Strecken.

Was ist neu?

Zwei neue Spielmodi

Insgesamt wird es nun 8 verschiedene Modi geben: SR, GP, Championship, persönlich angepaßtes Championship, Training, Time Attack, Karriere-Modus und Szenario-Modus.

Der Editor

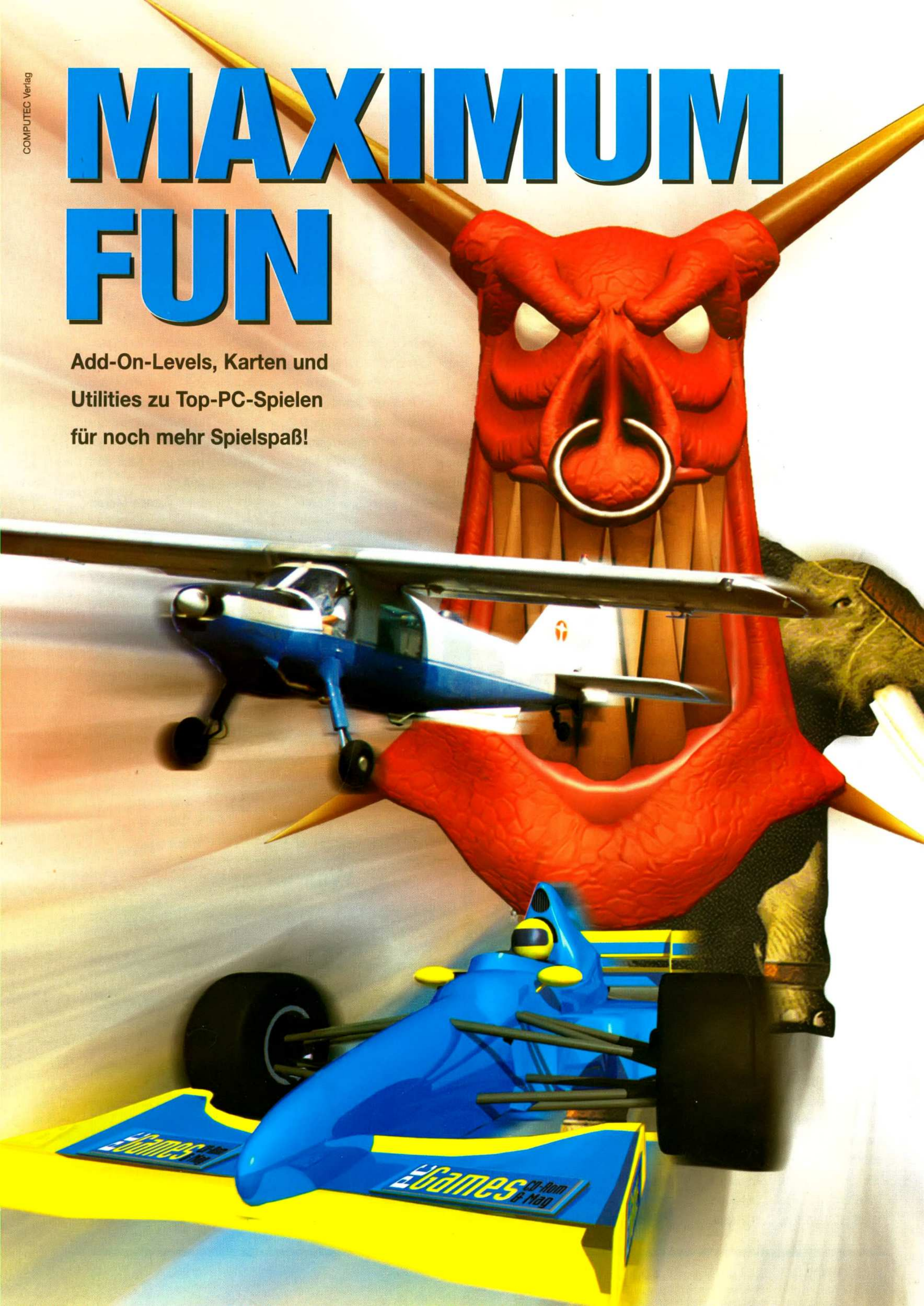
Das gesamte Spiel kann nach Maß angefertigt werden: die Rennwagen, die Cockpits, die Strecken und die Menüs.

Der Retro-Modus

Das erste Formel 1-Rennen aus dem Jahr 1950 kann auf der „Grünen Hölle" des Nürburgring nachgefahren werden: vier nostalgische Fahrzeuge, vier verschiedene Motorensounds.

Verbesserter Realismus

Die Setups können abgespeichert und während des Rennens geladen werden, effektvoller 3D-Sound und spezielle Lichteffekte für den Voodoo^2-Chipsatz.


COMPUTEC Verlag
MAXIMUM FUN
Add-On-Levels, Karten und Utilities zu Top-PC-Spielen für noch mehr Spielspaß!
PC Games CD-Rom & Mag
PC Games CD-Rom & Mag

„Mächte der Finsternis"
für Dungeon Keeper



20 Mehrspielerkarten für „Dungeon Keeper" gegen menschliche oder computergesteuerte Gegner sowie 30 neue Einzelspielerkarten. Inkl. Updates und Patches

Artikelnummer: 20932
Preis: DM 34,95

„Mega Flight Pack"
für MSF ´98



25 neue Flugzeuge bis ins Detail den Originalen nachempfunden. 15 Adventures, viele Sounddateien, über 20 Szenarien. Außerdem jede Menge Updates, Patches...

Artikelnummer: 20931
Preis: DM 29,95

„Die neue Epoche"
für Age of Empires



4 neue Kampagnen, anhand von Geschichtsbüchern recherchiert; mit realem Hintergrund aus der Vergangenheit dieser Völker; inkl. genauer Levelbeschreibung.

Artikelnummer: 20888
Preis: DM 29,95

„Krieg der Planeten"
für Dark Colony



Mit 60 brandneuen Multiplayer-Karten, die komfortabel über ein Menüprogramm anwählbar sind, unterteilt nach Kartengröße, Spieleranzahl, Spielfelduntergrund!

Artikelnummer: 20890
Preis: DM 34,95



... und der Spaß geht weiter!!!

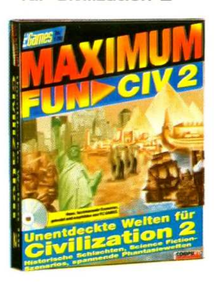
„Diabolische Tricks"
für Diablo



Mit über 230 vorgefertigten Charakteren, 5 genialen Cheat-Programmen, über 20 Savegames (inkl. aller Unique-Items) und der Diablo-Komplettlösung.

Artikelnummer: 20774
Preis: DM 29,95

„Unentdeckte Welten"
für Civilization 2



Über 50 neue Szenarios zu dem MicroProse-Hit. Zu jedem Szenario (historisch oder fiktiv) gibt es technische Infos und eine Kurzbeschreibung.

Artikelnummer: 20707
Preis: DM 29,95

„Die Besiedlung"
für Siedler 2



Mit 100 neuen Szenarios! Über ein komfortables Menü können alle Levels installiert werden. Außerdem mit ausführlichem Workshop und Tips&Tricks.

Artikelnummer: 20775
Preis: DM 29,95

„Fahrertraining"
für Grand Prix 2



Jochen Mass verät, wie Sie die besten Rundenzeiten erzielen!

Artikelnummer: 20264
Preis: DM 29,95

Jetzt erhältlich bei Ihrem Software-Fachhändler!



COMPUTEC VERLAG


1.3G
2.7G
4 140
2.3G
2 95
1.9G
6 285
1.4G
2 90
1.8G
2 120
2.0G
6 285
0.5G
4 160
2.3G
3 135
2.1G
Symmetrische
Ja
Nein
Drehstabilisator vorn
3000Pfd./In
4
4
15
15
1000Pfd./In
58.0mm
Drehstabilisator
Shell
Shell
Strecke

Formel 1: Prost Grand Prix, Formel 1 ´97, Grand Prix 2, F1 RS

Einer wird gewinnen



Vier treten an, aber es kann nur einen Sieger geben. Im zehnseitigen Test-Marathon kommen auch die kleinsten Schwächen zum Vorschein.

Wie bereits vor einem Jahr lädt PC Games auch heuer wieder die Software-Rennställe ein, sich im wohl härtesten F1-Vergleichstest der Welt zu messen. Auch diesmal wieder nimmt die Crème de la crème der Formel 1-Spiele teil. Wir begrüßen MicroProse mit dem alten Champion Grand Prix 2, Ubi Soft mit dem Herausforderer F1 Racing Simulation, Canal+ Multimedia mit dem Newcomer Prost Grand Prix und Psygnosis mit der aufgebohrten Version des letztjährigen Vizemeisters, Formel 1 ´97. Eidos, letztes Jahr noch mit Power F1 dabei, konnte sich diesmal leider nicht qualifizieren. Apropos letztes Jahr: Die Daten sind alle mehr oder weniger veraltet. Die aktuelle Saison wurde bei keinem der getesteten Spiele nachempfunden. Warum das so ist, lesen Sie auf Seite 44. Dort erfahren Sie auch, weshalb weder Formel 1 ´97 noch F1 Racing Simulation Konterfei und Name von Jacques Villeneuve dabei haben. An dieser Stelle bleibt uns nur noch anzumerken, daß bei Psygnosis der falsche Name ruckzuck wegeditiert und durch den echten ersetzt werden kann, während F1 RS diese Möglichkeit nicht bietet. Grand Prix 2 entgeht diesem Problem, weil die verwendeten Daten bereits vier Jahre alt sind und damals Klein-Jacques noch mit seiner Carrera-Autobahn spielte. Prost Grand Prix hat sowieso keine Formel 1-Lizenz, deshalb auch keine Originalnamen – außer denen des Prost Teams – und darf nicht einmal die Strecken beim Namen nennen. Auch hier kann man zwar Teams und Piloten per Editor hinbiegen, weil aber dutzendweise Namen geändert werden müßten, macht dies wenig Freude.

Genug der Vorrede, wenden wir uns den Programmen selbst zu... Bevor es richtig losgeht, wird F1 Racing Simulation mit dem neuesten Patch aufgerüstet, da ohne diesen zahlreiche Bugs das Spielvergnügen stören. Nachdem dies geschehen ist, kann es aber endgültig losgehen...

Hier gibt's eins auf die Ohren

Die Teilnehmer sind schon hinter der Startlinie aufgereiht und lassen die Motoren aufheulen. Wir machen den Soundtest. Die Geräusche liegen beim gesamten Quartett auf etwa demselben Niveau. Was den Lärm des eigenen Motors angeht, hat Grand Prix 2 wohl den sattesten, aber auch unrealistischsten Klang mit leichtem C 64-Flair, die Schaltgeräusche sind ordentlich umgesetzt. Allerdings bleibt hier der Lautsprecher stumm, wenn Konkurrenten am Spieler vorbeiziehen, was nicht nur ein Atmosphäre-Minus darstellt, sondern dem



Aus dieser Kameraposition läßt es sich natürlich nicht spielen, allerdings kommen die vielen kleinen Details besser zur Geltung. F1 RS bietet viele verschiedene Kamerawinkel an.

Spieler auch eine Informationsquelle vorenthält – wer den herannahenden Verfolger rechtzeitig hören würde, könnte vielleicht noch reagieren. Alle anderen Programme im Test haben daran gedacht. Die Soundhandwerker bei Ubi Soft haben für den Motor wahrscheinlich den besten Kompromiß erwischt, einigermaßen satt und einigermaßen glaubwürdig in der Tonlage. Auf dem Kiesbett ändert sich der Klang aber kaum, im Tunnel gar nicht. Psygnosis fällt hier durch eine amüsante Übererfüllung der Pflicht auf: Warum die Stimmen der beiden Fernsehkommentatoren plötzlich hallen, wenn man die Galerie Monacos passiert, bleibt uns verborgen. Wo wir gerade beim Thema sind: Jochen Mass war ja schon bei der Erstausgabe von Formel 1 dabei, hat inzwischen aber nicht nur von Heiko Waßer Gesellschaft bekommen, sondern auch noch ein paar neue Sätze erlernt. So werden zwar immer noch oft Peinlichkeiten geblubbert, weil der Kommentar nur bedingt zum Geschehen auf dem Asphalt paßt, der Informationsgehalt liegt aber inzwischen deutlich höher als vor einem Jahr. Gerade bei den Übungsfahrten, wo – zeitlich nicht ganz passend, dennoch ganz nützlich – die Kurven erklärt werden, ist das Ohr immerhin weniger gelangweilt als bei den anderen dreien. Ein nettes Detail sind auch die jubelnden Zuschauer, wenn man an einer Tribüne vorbeizieht. Allerdings ist das Motorengeräusch selbst etwas kläglich, eher ein Winseln denn ein Heulen. Die durchdrehenden Reifen lassen sich dagegen deutlich vernehmen und scheinen Quietscheentchen Konkurrenz machen zu wollen. Prost Grand Prix verhält sich hier gänzlich unauffällig. Insgesamt Mittelmaß auf der ganzen Linie, immerhin keine Ausfälle.

Ein paar Takte Musik haben zudem alle Spiele, F1 RS aber wirklich nur ein paar Takte, und zwar während des Ladens der Strecke, wenn man eine große Installation gewählt hat. Ansonsten unterhält hier munteres Motorengeräusch das Ohr, während man sich in den Menüs aufhält. Alle anderen Titel sind mit recht fetzigen und gefälligen Melodien ausgestattet.

Alles fürs Auge

Kommen wir zur Grafik. Gegenüber unserem Test im letzten Jahr sieht diese um einiges besser aus. Bei Grand Prix 2 hat sich an sich natürlich nichts ge-

Unter die Haube geschaut

Grand Prix 2 und F1 Racing Simulation vermitteln beide ein überaus realistisches Fahrgefühl. Wenn man am PC zu Hause trotzdem nicht genau sagen kann, wie lebensecht alles ist, dann liegt das nicht nur daran, daß nur wenige Privilegierte jemals in einem echten Formel 1-Wagen fahren konnten. Ein weiterer Faktor, der das Erlebnis auf dem Monitor von dem auf der Piste unterscheidet, sind die physikalischen Kräfte, die nur in der Realität auf den Körper einwirken – beispielsweise, wie man bei einer Beschleunigung in die Sitze gepreßt wird. An dieser Stelle wagen wir aber eine etwas genauere technische Analyse der Spiele.

F1 Racing Simulation basiert auf einem physikalisch relativ exakten Modell, das heißt zum Beispiel: Der Motor wird komplett simuliert, und die U/min-Werte werden korrekt über Reifen umgesetzt, wobei jedes Rad einzeln berechnet wird. Grand Prix 2 mogelt hier etwas stärker. Die Simulation des Motors beruht nicht auf einem so exakten Modul. Die Geschwindigkeiten am Ende sind zwar realistisch, aber den „Umweg" über eine korrekte Berechnung von U/min hat man sich gespart – weshalb diese Werte auch nirgends angezeigt werden. Auch werden nicht alle Räder einzeln berechnet, sondern nur das Verhalten des Wagens insgesamt. Normalerweise kleben alle viere fest am Boden, nur bei festgelegten Ereignissen hebt sich der Bolide an. Die Konkurrenz von Ubi Soft ist hier dank originalgetreuerem Modell etwas flexibler. Ob sich ein Rad oder mehrere anheben, ist nicht im voraus festgelegt, sondern wird in Echtzeit abhängig von wirklichen physikalischen Einflüssen berechnet.

Es gibt aber noch einen weiteren Punkt, an dem man GP 2 kleine Mogeleien nachweisen kann. Wie bei manchen anderen Spielen auch ist der Programmablauf selbst an die Grafik-Engine gekoppelt. Auf diese Weise werden keine Frames ausgelassen, aber bei hoher Prozessorauslastung und niedrigen Frameraten sinkt auch die Geschwindigkeit, mit der die Zeit im Spiel abläuft. Im Menü bei GP 2 lassen sich bekanntlich Frameraten einstellen. Liegt die tatsächlich erreichbare Framerate oberhalb des eingestellten Werts, so sind Grafik und Zeit schön miteinander gekoppelt und haben keine Probleme. Kommt der Prozessor ins Schwitzen und kann die gewünschte Framerate nicht erreichen, werden alle Frames dargestellt, aber das gesamte Programm – und damit auch die Zeitmessung – wird heruntergebremst. Ob dies der Fall ist, kann man im Spiel mit der Taste 0 prüfen, die die Prozessorauslastung anzeigt. Jedesmal, wenn diese über 100% liegt, wird die Zeit ungenau gemessen. Im Spiel selbst ist wegen der Computerfahrer die Prozessorauslastung immer höher als beim Training. Dies ist ein Grund dafür, weshalb die erreichbaren Zeiten hier oft niedriger liegen. Übrigens: Die andere Möglichkeit wäre gewesen, Grafik-Engine und Programmablauf nicht zu koppeln. Dann wäre die Zeitmessung immer exakt. Andererseits würden bei hoher Prozessorauslastung Frames ausgelassen, was zu einem stärkeren Ruckeln führen würde. Solche Feinheiten dürften allerdings im Spiel nur Leuten auffallen, die sich aufs Beobachten statt aufs Spielen fixiert haben.

Fakten, Fakten, Fakten

Wer ein paar Runden mit einem der hier getesteten Spiele dreht, wird bald ein Gefühl für deren Stärken und Schwächen bekommen. Oder täuscht das Gefühl? Wir wollten es genau wissen... Um die Auswirkungen des Fahrzeug-Tuning zu bestimmen, haben wir die Zielgerade von Monza gewählt, sind diese einmal mit möglichst schnellem Setup gefahren und haben dann eine möglichst starke Spoilerneigung ausprobiert. Das Ergebnis liegt im oberen Bereich relativ nahe beieinander. Prost Grand Prix würde möglicherweise noch höhere Geschwindigkeiten erreichen, wenn keine Kurve käme, und hat damit wohl eine etwas zu hohe Höchstgeschwindigkeit. Eine schlechte Spoilereinstellung stört bei Formel 1 ´97 offensichtlich relativ wenig, bei Prost Grand Prix ganz erheblich.

	Grand Prix 2	F1 Racing Simulation	Formel 1 ´97	Prost Grand Prix
Schnelles Setup	328 km/h	333 km/h	329 km/h	338 km/h
Langsames Setup (viel Spoiler)	270 km/h	275 km/h	291 km/h	255 km/h

Nun wollten wir aber auch wissen, wie die Ergebnisse im Vergleich zur Realität ausfallen. Wir haben ein Rennen in Monza gestartet, sind gemütlich an den Straßenrand gefahren und haben der Dinge geharrt, die da kamen. Das Ergebnis zeigt: Grand Prix 2 ist hier sehr exakt, der Rundenrekord entsprach dem, der 1994 bestand – also in der Saison, die hier simuliert wird. Bei F1 Racing Simulation sind die Ergebnisse sehr ähnlich. Bei Formel 1 ´97 liegen die Ergebnisse noch in einem vernünftigen Bereich, wenn auch die 1 Stunde und 14 Minuten von Berger sehr optimistisch sind. In Wirklichkeit brauchte 1997 der Sieger David Coulthard immerhin fast 3 Minuten länger. Seltsam: Wird das Rennen abgebrochen und berechnet der Computer die Ergebnisse im Zeitraffer, ist der Beste nochmal ein paar Minuten schneller. Ganz aus dem Rahmen fällt Prost Grand Prix, wo sowohl Rundenzeit als auch Endergebnis unrealistisch sind.

	Grand Prix 2	F1 Racing Simulation	Formel 1 ´97	Prost Grand Prix
Schnellste Runde	1min 25s 930	Wird nicht angezeigt	1min 24s 808	1min 28s 471
Ergebnis Sieger	1h 16min 60s 930	1h 16 min 47s 897	1h 14min 34s 292	1h 28min 471
Endstand	1. Coulthard	1. Driver X (Villeneuve)	1. Berger	1. Panis
	2. Schumacher	2. Hill	2. Häkkinen	2. Hill
	3. Alesi	3. Schumacher	3. Schumacher	3. Kristophen

tan. Noch immer keine 3D-Beschleunigung, wodurch der Prozessor stark beansprucht wird. Mittlerweile gibt es aber wenigstens Rechner, die es erlauben, bei voller Detailstufe noch annehmbare Frameraten zu genießen. Mit einem Pentium II darf man nun endlich auch alle Objekte am Streckenrand einschalten. Diese sind recht liebevoll gestaltet, auch wenn 256 Farben heutzutage natürlich dem Stand der Technik hinterherhinken. Wer die Originalkurse genau kennt, wird feststellen, daß manche Häuser in GP 2 gegenüber der Realität umgezogen oder verschwunden sind und auch manche Hügel Beine bekommen haben oder sich ganz verdrückt haben. Dies liegt daran, daß die Engine zu langsam würde, wenn zu viele Elemente gleichzeitig dargestellt werden müßten. Daher wurden manche Gebäude einfach ein Stück versetzt. Die anderen Programme bleiben hier näher am Original. Außerdem haben F1 RS und Prost Grand Prix noch einige Feinheiten am Straßenrand mehr, während F1 ´97 eine schlichtere, aufgeräumtere Darstellung aufweist. Wer gewinnt damit den Designer-Preis für die Streckengrafik – F1 RS oder F1 ´97? Das ist auch Geschmackssache. Auf Platz 3 liegt dann Prost Grand Prix, abgeschlagen auf Rang 4 folgt Grand Prix 2.

Die Psygnosis-Grafiker haben übrigens etwas kräftigere und stimmungsvollere, aber weniger realistische Farben gewählt als die Computer-Künstler der anderen drei Titel. Außer Grand Prix 2 berücksichtigen alle Produkte den Schattenwurf der Bäume am Rand, allerdings nur in Maßen – nirgends scheint dieser in Echtzeit berechnet zu werden oder sich auf den Karosserien realistisch auszuwirken. Beeindruckend ist dagegen das Regenwetter in Formel 1 ´97: dunkler Himmel, Blitze, Donner, Spritzwasser und Regen, der bei hoher Geschwindigkeit fast waagrecht gegen





Grand Prix 2 (linkes Bild) sieht weniger schick aus, bietet aber mehr Übersicht. Die Rückspiegel sind größer und besser positioniert, der Sitz ist höher, wodurch man weiter sieht. Die niedrigere Kameraposition in F1 Racing Simulation (rechtes Bild) vermittelt aber die hohen Geschwindigkeiten glaubwürdiger.

die Scheibe prasselt. F1 RS kann hier fast mithalten, verzichtet nur auf Blitz und Donner, während die Wetteränderungen bei Prost nur sehr schlicht dargestellt werden und bei Grand Prix 2 kein Wölkchen zu sehen ist. Apropos Wölkchen: F1 RS hat als einziges Produkt einen animierten Himmel, die Wolken scheinen aber einen Turbo integriert zu haben und sich an der Geschwindigkeit der Wagen orientieren zu wollen.

Hinsichtlich der Nutzung von 3D-Beschleunigern ist bei Grand Prix 2 – wir erwähnten es bereits – aus Altersgründen Fehlanzeige. Daß Prost Grand Prix die Grafikturbos nutzt, merkt man eigentlich nur am Klick der Karte und dem relativ hohen Tempo. „Special effects" scheint für die Programmierer ein Fremdwort gewesen zu sein, dessen Bedeutung sie nicht durchschauten. F1 RS und F1 ´97 dagegen werfen mit Transparenzeffekten und Lens-Flares nur so um sich und simulieren sogar am Reifen klebendes Gras nach einem Ausflug ins Grüne am Streckenrand – bei F1 ´97 etwas deutlicher sichtbar.

Bevor wir nun in einem der Boliden Platz nehmen, lassen wir den Blick nochmals über die blankpolierte Karosserie gleiten. Filigrane Beschriftungen in F1 RS und F1 ´97, bei letzterem eine schönere Darstellung des glänzenden Lacks und der Rundungen. Prost Grand Prix blamiert sich hier bis auf das Fahrgestell. Wenig Polygone, kaum Details – alles ziemlich häßlich. Grand Prix 2 gibt sich hier zwar sichtlich Mühe und stellt viele der kleinen Kleber dar, kann aber mangels 3D-Turbo mit Farb- und Polygonanzahl der Konkurrenz von Ubi und Psygnosis nicht mithalten. Wenn allerdings im Rennen andere Wagen bis auf eine Handbreite herankommen, sind diese größer und beeindruckender als bei den anderen Titeln.

Nehmen wir nun im Cockpit Platz. In GP 2, F1 RS und Prost Grand Prix geht das bequem. Aber Moment mal! Wenn Sie bei F1 ´97 einsteigen wollen, werden Sie erst irritiert und, falls Sie Simulationen mögen, dann entsetzt sein. Ein solches fehlt. Das, was dieser Perspektive am nächsten kommt, ist ein seltsamer Zwitter, weil man zwar die Hände des Fahrers, dazwischen aber keine Instrumente sieht. Nervös wandert der Blick umher, findet schließlich ein paar Informationen. Gleichmäßig auf die Ecken verteilt, kann man sich so über Tempo, Position, gefahrene Runden und Zeiten informieren. Benzinstand und Schadensanzeige sucht man vergeblich. Deshalb weiß man oft nach einem Crash nicht so recht, welche Fahrzeugteile es nun erwischt hat, und kann sich die Boxenstopps nur unter er-

Ferraris

Damit Sie die Darstellung der Fahrzeuge selbst vergleichen können, haben wir uns aus jedem der getesteten Spiele einen der roten Ferrari-Flitzer geschnappt. Detailliert ist die Darstellung in F1 Racing Simulation und Formel 1 ´97, bei letzterem scheinen die Wagen noch stärker zu glänzen. In Grand Prix 2 wirken die Boliden räumlich, aber auch kantig. Prost Grand Prix fällt dagegen durch den Verzicht auf fast alle Details auf.


F1 Racing Simulation



Formel 1 ´97


Grand Prix 2



Prost Grand Prix

Streckenvergleich

Um die Unterschiede der Grafikdarstellung der einzelnen Spiele zu verdeutlichen, haben wir einige markante Punkte der Grand Prix Saison in den einzelnen Spielen miteinander verglichen: die Waldpassage in Hockenheim, die Umgebung des Casinos in Monaco und eben dort den Eingang zum Tunnel. Unterschiede zeigen sich darin, daß bei Formel 1 ´97 und F1 Racing Simulation die 3D-Beschleunigung sehr deutlich sichtbar ist, wobei ersteres die coolere, letzteres die realistischere Darstellung hat.

Hockenheimring



Schilder bei F1 RS: Viele Details am Streckenrand erleichtern die Orientierung und bestärken das Gefühl, mit 300 Sachen zu fahren.



Obwohl die Bäume auch bei F1 ´97 flach sind, sehen sie besser aus als bei F1 RS. Allerdings sind viel weniger Kleinigkeiten am Rand zu sehen.

Monaco (Tunnel)



F1 Racing Simulation



Formel 1 ´97



Grand Prix 2




Prost Grand Prix

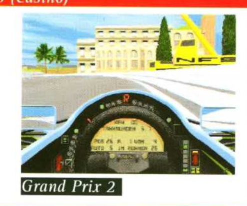
Monaco (Casino)



F1 Racing Simulation



Formel 1 ´97



Grand Prix 2



Prost Grand Prix

schwerten Bedingungen einteilen. Das ist aber noch nicht alles. Wo kein Cockpit ist, da ist leider auch kein Rückspiegel. Wenn Sie wissen wollen, ob Ihnen der nächste Verfolger schon am Auspuff klebt, müssen Sie per Tastendruck über die Schultern schauen – und verlieren dabei für wertvolle Sekundenbruchteile die Strecke aus den Augen. Für viele ernsthafte Spieler hat sich das Produkt damit eigentlich schon fast selbst disqualifiziert, während sich Anfänger oder Arcade-Liebhaber daran wohl weniger stören. Im krassen Gegensatz dazu steht die Detailbesessenheit bei Ubi, wo für jeden Rennstall ein anderes Cockpit nachgebildet wurde – im Split-Screen-Modus muß man aber leider auch hier auf Cockpit und Rückspiegel verzichten. Der Außenansicht wurde sichtlich weniger Zeit geopfert als den Cockpits, der Wagen scheint etwas über der Fahrbahn zu schweben, die Vorderachse bleibt optisch auch in den engsten Kurven starr.

Geschwindigkeitsrausch

Rollen wir nun aus der Boxengasse und treten das Gaspedal durch. Im Vergleich zur Konkurrenz scheint Grand Prix 2 nicht so recht in die Gänge zu kommen. Das liegt teilweise sicher an der nicht beschleunigten Grafik, die mit weniger Elementen auskommen muß. Der genaue Vergleich mit F1 Racing Simulation bringt aber noch einen weiteren Faktor zum Vorschein: Der englische Altmeister arbeitet mit einer relativ hohen und deshalb übersichtlichen Kameraposition, während der französische Herausforderer einen sehr viel niedrigeren Blickwinkel an-

Neu: Wir bauen Ihren Wunsch-Rechner!!!

...natürlich finanzieren wir ihn auch!

So finden Sie Ihr Spiel:

1: Action 2: Simulation e : engl. Spiel
3: Adventure 4: Sport e/d : deut. Anleitung
5: Rollenspiel 6: Geschickl. d : kompl. deutsch
7: Sammlung 8: Strategie zus: Zusatz CD

** Internet: http://www.flightsimulator.de **

CROSS

Computersystems GmbH

Zweigstelle

CROSS Münster
Am Stadtgraben 50
48143 Münster
** nur Laden **
Mo-Fr 11.00 - 18.30
Sa 11.00 - 14.00

Laden & Versand

Körnebachstr. 95 44143 Dortmund
gg. Musikzirkus Dortmund
Tel. 0231 - 53 11 334
Fax. 0231 - 53 11 333
Mo - Fr 10.00 - 18.30 Sa 10.00 - 14.00
Das Ladenlokal öffnet um 11.00 Uhr!

PC SPIELE

Spiel			Preis
Age of Empires	d	8	84.-
Age of Empires Mission	d	zus	25.-
AH-64 Longbow 2	d	2	79.-
Airline Tycoon*	d	8	69.-
Air Warrior 3 (3Dfx)	d	2	74.-
Anno 1602	d	2	74.-
Anstoss 2	d	4	74.-
Anstoss 2 - Die Verlängerung	d	zus	29.-
Armored Fist 2	d	2	74.-
Army Men*	d	1	74.-
Autobahn Raser (3Dfx)	d	2	55.-
Baphomets Fluch 2	d	3	74.-
Battlespire	e	1	84.-
Battle Zone	d	1	74.-
Biing 2*	d	8	74.-
Blade Runner	e/d	3	84.-
Börsenfieber*	d	8	74.-
Bundesliga Manager 98*	d	8	69.-
Carmageddon 2* (3Dfx)	e	1	79.-
Castrol Honda Racing* (3Dfx)	e/d	2	75.-
Civilization 2 + Add-On 1 & 2	d	8	69.-
Civilization 2 Fantastic Worlds	d	zus	25.-
Clash	d	1	39.-
Colin McRae Rally*	d	1	79.-
Command & Conquer 1 oder 2	d	8	84.-
Command & Conquer Mission	d	zus	29.-
Commandos*	d	8	79.-
Conflict Freespace	e	1	74
Crime Killer* (3Dfx)	e/d	2	74.-
Croc (3Dfx)	e/d	1	75.-
Cromagnon*	d	8	79.-
Deadlock: Shrine Wars	d	8	77.-
Deathtrap Dungeon (3Dfx)	e	1	79.-
Der Industriegigant + Mission	d	2	62.-
Diablo	e/d	5	55.-
Diablo - Hellfire	e/d	zus	39.-
Die by the Sword (3Dfx)	e	1	79.-
Die Siedler 2 + Mission CD	d	8	74.-
Die Siedler 2 Mission CD	d	8	29.-
Die Versuchung	d	3	74.-
Dominion - Storm over Gift*	d	8	79.-
Droiyan*	e/d	8	69.-
Dungeon Keeper Gold (3Dfx)	d	3	74.-
Dungeon Keeper Mission CD	d	zus	33.-
Dune 2000*	d	8	74.-
Dunkle Manöver	d	8	65.-
Eastern Front	d	8	74.-
Earthsiege 3: Starsiege* (3Dfx)	e	1	79.-
Emergency	d	2	55.-
F1 '97 (nur Direct 3D)	e/d	2	79.-
F1 Racing (nur 3Dfx)	d	2	75.-
F15 (3Dfx)	d	2	74.-
Fallout	d+e	5	74.-
FIFA Soccer 98 (3Dfx)	d	4	79.-
Fighting Force (3Dfx)	d	1	77.-
Final Fantasy 7* (3Dfx)	d	5	79.-
Flying Saucer (3Dfx)	d	1	49.-
Forsaken (nur Direct 3D)	e	1	74.-
Frankreich 98 (3Dfx)	d	4	84.-
G-Police (3Dfx)	d	2	74.-
Game, Net & Match	d	4	59.-
Gex 2 3D (3Dfx)	d	1	75.-
Grand Prix 500 cc* (3Dfx)	d	2	77.-
Grand Prix Legends* (3Dfx)	d	2	79.-
Grand Theft Auto (3Dfx)	d	1	69.-
Grim Fandango*	d	3	84.-
Half-Life* (3Dfx)	d	1	79.-
Heart of Darkness*	d	1	60.-
Heroes of Might & Magic Gold	d	5	74.-
Hexplore	d	6	74.-
House of Dead* (3Dfx)	d	1	66.-
Hugo 6	d	1	62.-
Incoming (nur Direct 3D)	e	1	69.-
IPanzer '44*	d	2	74.-
Incubation (Battle Isle 4) (3Dfx)	d	8	39.-
Incubation Mission (3Dfx)	d	zus	35.-
Jagged Alliance 2* (3Dfx)	e/d	8	75.-
Jazz Jackrabbit 2 (incl. 1)	e/d	1	69.-
Jedi Knight (3Dfx)	e/d	1	84.-
Jedi Knight Mission (3Dfx)	e	zus	39.-
John Sinclair Evil Attacks	d	3	74.-
Johnny Herberts GP 98*	d	2	79.-
KKND 2 - Krossfire (3Dfx)*	d	8	59.-
Lands of Lore 2 (3Dfx)	d	5	74.-

PC SPIELE

Spiel			Preis
Liberation Day	d	8	75.-
Lode Runner 2*	e/d	1	74.-
Lords of Magic	d	8	59.-
Lucas Arts Ten Adventures	d	7	55.-
M1 Tank Platoon 2 (3Dfx)	d	2	77.-
Malice (3Dfx)	e	zus	39.-
M.A.X. 2* (3Dfx)	e	8	74.-
Mechcommander*	d	8	69.-
Might & Magic 6	d	5	69.-
MIA Missing in Action* (3Dfx)	e/d	2	74.-
Monkey Island 3	d	2	84.-
Monster Truck Madness 2	d	2	74.-
Myth (3Dfx)	d+e	8	79.-
NBA Live 98 (3Dfx)	d	4	79.-
NHL Hockey 98 (3Dfx)	d	4	79.-
N.I.C.E. 2* (3Dfx)	d	2	69.-
Nightmare Creatures (3Dfx)	e	1	79.-
Outwars	d	8	84.-
Pandemonium 2 (3Dfx)	d	1	74.-
Panzer Commander* (3Dfx)	d	2	69.-
Panzer General 3D	d	8	44.-
Perry Rhodan - Operation East.	d	2	59.-
Plane Crazy (3Dfx)	d	1	74.-
Police Quest SWAT 2*	d	3	69.-
Powerboat Racing (3Dfx)	e	1	59.-
Pro Pinball - Timeshock + Web	e	2	69.-
Project Airos*	e/d	8	74.-
Prost Grand Prix 98	d	2	59.-
Quad Damage (3Dfx)	e/d	zus	29.-
Reckoning (3Dfx)	e	zus	59.-
Red Baron 2 (3Dfx)	e/d	2	59.-
Red Guard (Elder Scrolls)*	e	5	87.-
Redline Racer (3Dfx)	d	2	74.-
Robo Rumble* (3Dfx)	d	8	69.-
Riven - The Sequel to Myst	d	3	74.-
Shrak (3Dfx)	e	zus	39.-
Sierra Pro Pilot*	d	2	84.-
Silent Hunter + Mission 1+2+3	d	2	74.-
Sin* (3Dfx)	d	1	77.-
Spec Ops* (3Dfx)	e	1	79.-
Spearhead*	d	2	74.-
Spitfire* (3Dfx)	d	2	85.-
Starcraft	e+d	8	84.-
Starship Titanic	e/d	8	69.-
Star Wars: Rebellion	e	8	77.-
Team Apache* (3Dfx)	d	2	74.-
T.F.X. 3: F22 ADF (3Dfx)	d	2	79.-
T.F.X. 3: F22 Mission	d	zus	29.-
Theme Hospital + Sim City 2000	d	2	74.-
TOCA Racing (3Dfx)	d	2	79.-
Tomb Raider 2 (3Dfx)	d	1	79.-
Turok (Win 95) nur 3Dfx	e	1	84.-
Ubik	d	8	69.-
Ultima Online	e	6	94.-
Ultimate Race Pro (3Dfx)	d	2	59.-
Unreal (3Dfx) ungekürzt!!!	e	1	79.-
Uprising (3Dfx)	d	8	69.-
War Games* (3Dfx)	d	8	77.-
Warhammer - Dark Omen (3Dfx)	d	8	74.-
Wing Commander 5 (3Dfx)	d	2	79.-
World League Soccer 98* (3Dfx)	e/d	4	74.-
Worms 2	d	8	74.-
Xenocracy (3Dfx)	d	1	74.-
X-COM Interceptor* (3Dfx)	d	1	69.-
X-Wing vs. Tie-Fighter (3Dfx)	d	1	84.-
X-Wing vs. Tie-Fighter Level	d	zus	39.-
You don't know Jack	d	6	59.-

Die Sahne-Stücke:

Artikel	Preis
IBM 6.4GB Ultra-DMA	349.-
Epson Stylus Color 300	189.-
Viper V330 4MB PCI	169.-
Maxi Gamer 3Dfx 4MB ret.	199.-

CROSS ...natürlich geht das!
Händleranfragen erwünscht!

Voodoo 2

Artikel	Preis
Diamond Monster 2 (8 MB) Retail	429.-
Maxi Gamer 2 (8 MB) + F1 Racing	499.-
Creative Labs 3D 2 (12 MB) Retail	589.-
Miro Hiscore 2 (12 MB) TV-Ausgang	629.-

Angebote

Spiel			Preis
Addiction Pinball	d	2	39.-
AH-64 Longbow	d	2	29.-
Akte Europa	d	8	25.-
Balls of Steel	e	1	39.-
Cobra 11	d	6	29.-
Dark Reign	d	8	33.-
Dark Reign Mission Pack	zus	8	33.-
Die Fugger 2	d	8	25.-
Earth 2140 (incl. Mission 1&2)	d	8	39.-
Earth 2140 Mission CD 1	d	zus	19.-
Earth 2140 Mission CD 2	d	zus	25.-
Extreme Assault (3Dfx)	d	2	34.-
F1 Manager 97 prof.	d	2	25.-
Flying Corps (3Dfx)	d	2	39.-
Heavy Geard (3Dfx)	d	1	45.-
Hexen 2 (3Dfx)	e/d	1	25.-
Hexen 2 Mission (3Dfx)	d	zus	35.-
Holiday Island	d	2	29.-
Hugo 4	d	1	39.-
Interstate 76 (3Dfx)	d	2	33.-
Interstate 76 Nitro Pack (3Dfx)	d	1	45.-
Int. Rally Championship (3Dfx)	d	2	39.-
Jack Orlando	d	3	10.-
KKND 1	d	8	29.-
Lucky Luke	d	1	29.-
Max Montezuma (3Dfx)	d	3	10.-
MDK (3Dfx)	d	1	25.-
Mechwarrior 2: Mercaneries	d	1	29.-
Need for Speed 2 SE (3Dfx)	d	2	29.-
Privateer 2	d	2	29.-
Pro Pinball - The Web	d	2	25.-
Rallye Racing 97	d	4	29.-
Schleichfahrt (3Dfx)	d	2	35.-
Swing	d	6	29.-
Tex Murphy - Overseer	d	3	39.-
T.F.X. Super EF 2000	d	2	29.-
Titanic	d	3	35.-
Tomb Raider 1 D.C. (3Dfx)	d	1	39.-
US Navy Fighters 97	d	2	29.-
Warcraft 2	d	8	29.-
Wing Commander 4	d	2	35.-
Worms inkl. Missions	d	8	29.-
X-Files - Unrestricted Access	e/d	1	44.-
Zork - Der Großinquisitor	d	3	44.-

PC-Bundles

Bundle			Preis
Best of Microprose Strategy (Magic Zusammenkunft, X-COM Apocalypse, Civilization 2)	d	7	69.-
Best of Voodoo Compilation (Moto Racer, Nuclear Strike, Need for Speed 2 Special Edition)	d	7	55.-
Bundesliga Manager Champ. (BLM Hattrick, BLM Professional, BLM 97 mit Daten 98!)	d	2	59.-
C & C 2 Kombinat (C&C 2, Der Gegenangriff, Der Vergeltungsschlag)	d	8	99.-
Gold Games 2 (Z, Baphomets Fluch, Hind, Bleifuß, Apache Longbow, +21 Spiele)	d	7	39.-
Mega Pack 9 (Civ 2, Pro Pinball Timeshock, Interstate 76, Discworld 2, IF22 u.m.)	d	7	69.-
Mega Games Science Fiction (Wing Commander 4, Privateer 2, Crusader - No Regret)	d	1	69.-
Mega Games Simulation (F1 Grand Prix 2, T.F.X. Eurofighter 2000, ATF Gold)	e/d	2	69.-
Total Heaven (Die Siedler 2, Sim City 2000 und Civilization 2)	d	8	69.-

Hardware

Alles im Griff?

Artikel	Preis
Gravis Gamepad	35.-
Gravis Gamepad Pro	55.-
Gravis Gamepad X-Terminator	99.-
Microsoft Sidewinder Gamepad	66.-
Gravis Analog Pro Joystick	39.-
Logitech Wingman Extreme Digital	89.-
Gravis Firebird 2	89.-
Microsoft Sidewinder Precision Pro	119.-
Microsoft Sidewinder Force Feedback	269.-
THM Grand Prix 1 Lenkrad + Spiele	119.-
THM Formula T2 Lenkrad + Pedale	219.-

CROSS ...alles für Ihr Spiel!

Unsere Spiele des Monats:

Unreal 3Dfx
Reality bites. Unreal Hurts!
79.-

N.I.C.E. 2 3Dfx
Futter für Ihre neue Voodoo² - Karte
69.-

Commandos 3Dfx
-Behind Enemy Lines-
PC Games-Award! Komplett deutsch!
nur 79.-

Top - Spiele auf CD ROM

Anno 1602 Komplett deutsch
Die Erschaffung einer neuen Welt! Spiel des Monats!
Top-Spiele Top-Preise! nur 74.-

...in geheimer Mission 1:

Titel		Preis
The Reckoning	e	59.-
Total Annihilation Of.	d	35.-
Jedi Knight Level	e	39.-
Shrak / Malice	e	39.-

Forsaken Komplett englisch ungekürzt
Verlassen Sie nie den Tunnel! Geben Sie niemals auf!
Top-Spiele Top-Preise! nur 74.-

...in geheimer Mission 2:

Titel		Preis
Hexen 2 Mission	d	35.-
Incubation Level	d	35.-
Quad Damage	e	29.-

Might & Magic 6 Komplett deutsch oder englisch
Top-Spiele Top-Preise! nur 69.-

Conflict Freespace Komplett englisch
Top-Spiele Top-Preise! nur 69.-

Auf Napoleon's Spuren!

Titel		Preis
KKND 2*	d	59.-
Robo Rumble	d	69.-
Army Men*	d	74.-
Commandos*	d	79.-

Rasen bis zum Tode!

Titel		Preis
Autobahn Raser	d	55.-
Castrol Racing*	d	75.-
Grand Theft Auto	d	69.-
Grand Prix 500*	d	77.-

Der Tod steht Ihnen gut!

Titel		Preis
Sin*	d+e	77.-
Outwars	d	84.-
Spec Ops*	d+e	79.-
Deathtrap Dungeon	d+e	79.-

Spielen Sie eine Rolle?

Titel		Preis
Fallout	d+e	74.-
Hexplore	d	74.-
Battlespire	e	84.-
Final Fantasy 7*	d	79.-

Sport ist nicht Mord!

Titel		Preis
Bundesliga Man. 98*	d	69.-
Frankreich 98	d	84.-
Hattrick Wins*	d	79.-
Game, Net, Match*	d	59.-

Sonderangebote für je nur 10.-

Batman Forever, Battles in Time, Blood & Magic, Bud Tucker, Compu Gotchi, DSA 3, Dragon Dice, Fantasy General, Flip Out, R.G. French Open Tennis, Jack Orland, Max Montezuma, Magic the Gathering, Mutant Penguins, NBA Hangtime, Noctropolis, RTL Samstag Nacht, Shockwave, Stonekeep, Time Paradox,

Angebote freibleibend und unverbindlich solange der Vorrat reicht. Produkt- und Preisänderungen vorbehalten. Die angegebenen Preise sind ausschließlich Versandpreise ab Lager Dortmund zzgl. Porto. Es gelten unsere AGB, die wir Ihnen auf Wunsch gerne zusenden. Bei Annahmeverweigerung berechnen wir 30 DM Kostenpauschale!

* Bei Anzeigenschluß noch nicht verfügbar- Vorbestellung erbeten.

*Die Lieferung erfolgt gegen Nachnahme oder Lastschrift, ins Ausland nur gegen Vorkasse (Euroscheck + 20.- DM). Post NN zzgl. 10.- DM! Lastschrift portofrei ab Bestellung von 2 Artikeln (Lastschrift nur mit Kredit-Karte!) Als Vorkasse (+ 5 DM Porto) wird generell nur Euroscheck akzeptiert! Post NN: Portofrei ab 180.- DM (lieferbare Software) Bestellwert!



Geteiltes Leid ist doppelte Freude: F1 RS ist als einziges Programm im Test mit einen Split-Screen-Modus ausgestattet. Dieser hat allerdings einige Macken.



Mit einem kleinen Hindernis kann man einen hübschen Stau verursachen: Besonders clever sind die computergesteuerten Rennfahrer in F1 ´97 nicht.

bietet. Die sehr tief installierte Kamera vermittelt ein phantastisches Geschwindigkeitsfeeling und ist wahrscheinlich auch realistischer, was aber auf Kosten der Übersicht geht – man fährt also weniger spontan und muß mehr auswendig lernen. Immerhin erleichtern, wie bei GP 2 auch, viele Objekte am Streckenrand die Orientierung – an diesem Punkt verliert vor allem Formel 1 ´97 deutlich an Boden. Genau dies ist auch der Grund, warum dort die Illusion der Geschwindigkeit nicht ganz so perfekt ist. Mehr Rasanz kommt auf, wenn man die frei schwenkende Kamera wählt, die die Neigungen des Fahrzeugs mitmacht. Empfindliche Naturen überkommt dabei aber ein leichtes Übelkeitsgefühl.

Räder, Knüppel, Tasten

Wie Sie sicher schon bemerkt haben, sind wir gerade dabei, von den Äußerlichkeiten zum Gameplay überzuschwenken. Wichtig ist hier natürlich zunächst die Steuerung. Routiniert GP 2: Alle Eingabegeräte werden denkbar gut unterstützt. Die Steuerung per Tastatur ist natürlich nur eine Notlösung, für weltmeisterliche Ergebnisse ist ein gutes Lenkrad mehr als nur zu empfehlen. Für den Hausgebrauch kommt man aber auch mit einem hochwertigen Joystick gut über die kurvenreichen Runden. F1 Racing Simulation nimmt sich bei den Hardwareforderungen etwas mehr heraus. Einer Schönheit wie dieser gesteht man gerne zu, eine 3D-Beschleunigerkarte zu verlangen. Leider gibt sich die hübsche Simulation aber auch bei den Eingabegeräten etwas zickig. Mit dem Keyboard braucht man eigentlich gar nicht erst anzutreten, und die Steuerung mit dem Joystick verlangt eine gewisse Unempfindlichkeit gegen Frust. Sie ist so sensibel, daß man zunächst nach jeder Schikane im Kiesbett landet und deshalb abwechselnd den Joystick oder die CD gegen die nächste Wand knallen möchte. Noch schlimmer ist's bei hohen Geschwindigkeiten: Ein leichtes Zucken, und der Wagen ist weg von der Ideallinie. Wenn man sich als Mikado-gestählter Spieler trotzdem durchbeißt und sich daran gewöhnt, daß schon kleinste Bewegungen mit dem Knüppel heftige Reaktionen des Fahrzeugs auslösen, kommt man nach geraumer Zeit aber einigermaßen damit klar. Trotzdem werden es Ihnen Ihre Nerven danken, wenn Sie Geld in ein Lenkradsystem investieren. Auch hier fährt es sich wegen hoher Empfindlichkeit etwas unruhiger als bei GP 2, aber das Feeling stimmt, und auch komplizierte Manöver lassen sich

Replay

	Grand Prix 2	F1 Racing Simulation	Formel 1 ´97	Prost Grand Prix
In welchen Situationen	*Während des Rennens*	*Während oder nach dem Rennen*	*Nicht vorhanden*	*Während des Rennens*
Speichermöglichkeit	*Nein*	*Ja*	*Entfällt*	*Nein*
Qualität	*Gute Kameraführung, aber nur 20 Sekunden*	*Viele Editiermöglichkeiten, aber nur in der gepatchten Version brauchbar*	*Entfällt*	*Keine TV-Kameras, sondern nur fest am Wagen installierte Einstellungen*

F1 Racing Simulation

Grand Prix 2

Prost Grand Prix



Mission:
Entdecken Sie die Welt
der PC GAMES...
PC Games CD-ROM & Mag
8/98 nur DM 9,90
Die Nr. 1
MIT 2 CD-ROMs
TEX MURPHY: OVERSEER
DOMINION
WORLD LEAGUE SOCCER 98
COMMAND & CONQUER 3
STARCRAFT
GRIM FANDANGO
Heart of Darkness
Nach fünf Jahren Entwicklungszeit endlich im Test
Indiana Jones 5
LucasArts kontert: Indy im Tomb Raider-Look
Tomb Raider 3
Kehrt Lara Croft nach 1998 zurück?
COMPUTEC Verlag

Einstellungssache

Wie wahr die Formel 1-Weisheit ist, daß ein guter Fahrer ohne sein Team verloren wäre, kann man mit Grand Prix 2 oder F1 Racing Simulation am eigenen Leib erfahren. Wer ein schlechtes Fahrzeug-Setup hat, sieht auf der langen Gerade von Hockenheim trotz durchgetretenem Gaspedal nur noch die Heckspoiler der Konkurrenz oder macht in Monaco nur allzu oft intime Bekanntschaft mit der Leitplanke. Die Tabelle zeigt, daß beim Simulationsduo die Einstellungsmöglichkeiten überreichlich sind. Die beiden Konkurrenzprodukte lassen nur die wichtigsten Werte verstellen. Vor allem aber haben dort die Änderungen keinen solch realistischen Einfluß auf das Fahrverhalten. Die erreichbaren Spitzengeschwindigkeiten variieren zwar je nach Spoilerwinkel, doch schon daran, wie die Wagen die Kurve nehmen, ändert sich bei F1 '97 und PGP wenig.

Grand Prix 2	F1 Racing Simulation	Formel 1 '97	Prost Grand Prix
Frontspoiler	Frontspoiler	Frontspolier	Frontspoiler
Heckspoiler	Heckspoiler	Heckspoiler	Heckspoiler
Bremsbalance	Bremsbalance	Bremsbalance	Bremsbalance
Übersetzungsverhältnis	Übersetzungsverhältnis		Übersetzungsart
Dämpfer	Dämpfer	Bereifungsart	Bereifungsart
Federung	Federung	Federung	
Drehstabilisator	Drehstabilisator		
Bodenfreiheit	Bodenfreiheit		
Treibstoffmenge	Treibstoffmenge	Treibstoffmenge	Treibstoffmenge
Packer	Stoßbegrenzer		
	Radsturzwinkel		
	Motorleistung		



F1 Racing Simulation

Formel 1 '97

Grand Prix 2

Prost Grand Prix

zuverlässig ausführen. Was die anderen Kandidaten angeht, so sind Formel 1 '97 und Prost Grand Prix positiv formuliert gegenüber Joystick-Spielern weniger diskriminierend. Negativ, aber realistischer könnte man auch sagen: Die Joysticksteuerung ist Durchschnitt, aber mit dem Lenkrad fährt sich's nicht viel besser. Bei F1 '97 ist es sehr schwer, in Worte zu fassen, warum, aber irgendwie ist das Fahrgefühl schlechter. Wird das Lenkrad nur leicht eingeschlagen, tut sich noch fast gar nichts, lenkt man etwas stärker, ist der Kurveneinschlag schon zu groß. Ziemlich untauglich ist der Versuch einer Steuerung bei Prost Grand Prix. Konstellation 1: Das Lenkrad. Bei Tempo 300 kann man mit vollem Lenkeinschlag den Wagen gerade mal dazu bewegen, ein paar Handbreit zur Seite zu steuern. Erst in einem Tempo, das einer Fußgängerzone eher angemessen wäre als dem Formel 1-Zirkus, sind vernünftige Kurvenfahrten möglich. Auf der Packung findet man bei diesem Spiel den Kommentar „Mit Vollgas in die nächste Kurve" – tatsächlich trifft das Gegenteil auf das Spiel zu, unrealistisch ist es so oder so. Konstellation 2: Der Joystick. Feinfühliges Abstufen ist hier kaum möglich, der Wagen lenkt entweder kräftig oder gar nicht, so daß man den Stick nur für Sekundenbruchteile antippt. Insgesamt aber auch nicht viel schlechter als per Lenkrad. Seltsam allerdings, wie schwer man manchmal bei einem leichten Bandenkontakt wieder auf die Mitte der Fahrbahn kommt – sind die Fahrbahnbegrenzungen etwa magnetisch?

Was sich bei der Steuerung abzeichnete, setzt sich beim Fahrverhalten fort. Abstecher ins Kiesbett führen bei GP 2 dazu, daß man sich wegen durchdrehender Reifen mühsam zurück kämpfen muß. Das ist bei F1 RS ähnlich, die Bremswirkung ist wohl etwas schwächer, statt dessen kann es leichter vorkommen, daß die Kiste schlingert. In F1 '97 dreht man dagegen auf dem Randstreifen Pirouetten, die einem Eiskunstläufer zur Ehre gereichen würden, für ein Rennpiel aber überzogen wirken. Prost Grand Prix läßt sich durch solche Streckenungemach nur wenig beeinflussen, in der Hauptsache wird am Straßenrand die Geschwindigkeit verringert – eine Abkürzung über den Grünstreifen ist hier keine Katastrophe.

Das virtuelle Werkzeugset

Wer gerne tüftelt und schraubt, sich aber nicht am eigenen Auto die Hände schmutzig machen will, kann sich bei Grand Prix 2 und F1 Racing Simula-

tion austoben, die Setup-Möglichkeiten sind nahezu gleichwertig. Bei Grand Prix 2 wird man allerdings von einem mit Balken und Zahlen vollgestopften Bildschirm mit dem spröden Charme einer Tabellenkalkulation fast erschlagen. Die französische Konkurrenz beweist hier mehr Stil, wobei allerdings die Verteilung auf viele einzelne Bildschirme zu einem wilden Hin- und Herklicken führt. Der Lustgewinn hält sich vor allem deshalb in Grenzen, weil bei jedem neuen Menübildschirm einen kurzen, aber nervigen Moment lang gewartet werden muß. Als Entschädigung erspart einem die Online-Hilfe in allen Mechaniker-Lebenslagen so manchen Blick ins Handbuch. Prost Grand Prix hat nur die grundlegendsten Tuning-Optionen, angesichts des nur mäßig realistischen Fahrverhaltens kommt aber auch wenig Lust nach verstärkter Schraubarbeit auf. F1 ´97 scheint auf den ersten Blick einen guten Kompromiß darzustellen: Wer unbeschwert Gas geben will, wählt den Arcade-Modus und hängt das Werkzeug an den Nagel. Wer sich als Techniker profilieren will, hat im Grand Prix-Modus dazu etwas weniger Gelegenheit als bei GP 2 oder F1 RS, aber dennoch eine lange Leiste an Einstellungsmöglichkeiten. Nachdem das Fahrmodell aber insgesamt gegenüber den beiden reinrassigen Simulationen vereinfacht ist, sind auch die Auswirkungen des Setups weniger realistisch. Tendenziell wirken sich Spoilereinstellungen auf die Höchstgeschwindigkeit relativ stark aus, alle anderen Fahreigenschaften werden weniger stark beeinflußt, als dies wünschenswert wäre. Als Gag am Rande simuliert F1 ´97 als einziges Programm im Test-Quartett das Abreißen der Folien der Helme, wodurch diese von Schmutz befreit werden.

Spielen, aber wie?

Gerade haben wir den Arcade-Modus von F1 ´97 erwähnt, und dieser ist vielleicht noch einige Takte wert. Er ist nämlich im gesamten Vergleichstest die einzige Möglichkeit, richtig lockerflockig über die Pisten zu brettern, ohne den Fuß unnötig oft vom Gas zu nehmen, sich mit realistischem Fahrverhalten oder gar Tuning herumzuschlagen. Die Vereinfachung geht so weit, daß bei manchen Schikanen die Abkürzung über den Rasen oft erfolgversprechender ist als der geordnete Weg über den Asphalt. Simulationsfreunde rümpfen die Nase, für Feierabend-Fahrer ist dieser Modus aber gerade recht. Von anderen Rennspielen wurde der Trick abgeguckt, anfangs nur eine Handvoll Strecken freizugeben und nur gute Leistungen mit weiteren Pisten zu belohnen. Wer sich hier lange genug ausgetobt hat, darf sich an den Simulations-Modus wagen – auf den sich alle bisherigen Äußerungen in diesem Artikel bezogen und der Training, Qualifikation, Rennen oder die gesamte Meisterschaft spielen läßt. Um nicht nur Computer-Piloten, sondern auch Fahrern aus Fleisch und Blut einmal zu zeigen, wer den schnellsten Reifen hat, wurde nun endlich auch der im Vorgänger schmerzlich vermißte Netzwerk-Modus für bis zu acht Teilnehmer eingebaut.

F1 Racing Simulation hat einen deutlich vereinfachten Einsteiger-Modus. Hierbei zeigt sich jedoch, wie dehnbar die Begriffe „Arcade" und „Simulation" sind – der Simulations-Modus von F1 ´97 und der Einsteiger-Modus von F1 RS geben sich nicht viel. Um Anfänger nicht ganz zu vergrätzen, darf man bei F1 RS an einer virtuellen Fahrschule teilnehmen und einem Fahrlehrer folgen, um Strecken und Fahrzeughandling zu üben. Genauso nützlich wie die praktischen Stunden,



Formel 1 ´97 überzeugt vor allem durch seine Präsentation, die man auch aus dem Fernsehen kennt.



Kommt es bei Prost Grand Prix zu einem großen Crash, so wird das Rennen gestoppt - allerdings mit der falschen Flagge.





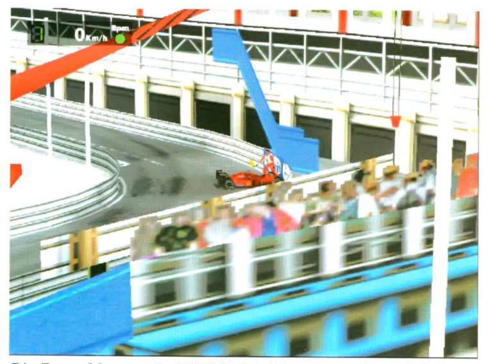


F1 Racing Simulation | *Formel 1 ´97* | *Prost Grand Prix*

Schlechtes Wetter hoch drei: Gerade bei F1 RS und F1 ´97 ist die Darstellung recht realistisch und nimmt Einfluß aufs Gameplay.



F1 RS plagt den Prozessor bis zum Abwinken: Auf dieser Videoleinwand in Monaco wird in Echtzeit das Rennen übertragen.



Die Fernsehkamera in F1RS liefert interessante Perspektiven.

aber nicht viel spannender als die Theorie in einer echten Fahrschule – eine tolle Idee, aus der man noch mehr machen hätte können, wenn der Fahrlehrer nicht nur als stummer und unsichtbarer Insasse eines anderen Fahrzeugs auftauchen würde. Von den getesteten Programmen hat F1 RS den aufwendigsten Mehrspieler-Modus: Netzwerk – wie F1 ´97 mit bis zu acht Fahrern – und Nullmodem für zwei bis vier. Moment, vier Spieler mit Nullmodemkabel, das doch nur zwei Enden hat? Das klingt nach ein paar Bierchen zu viel, liegt aber bei nüchterner Betrachtung daran, daß auf beiden Computern auch per Split-Screen gespielt werden kann. Natürlich darf man auch ohne Direktverbindung an einem Rechner gesplittet Duelle fahren. Naturgemäß fordert der geteilte Bildschirm erhöhten Tribut in Form von Rechenpower. Daß es hier keine Cockpitansicht und deshalb auch keine Rückspiegel gibt, haben wir bereits oben festgestellt. Wem es weniger um den Wettkampf als vielmehr um Präzision geht, der kann in F1 RS auch gegen den Ghost fahren.

Grand Prix 2 knausert an den Spielmodi. Wie bei den anderen Produkten kann man den Schwierigkeitsgrad durch verschiedene Fahrhilfen relativ fein abstufen, damit hat sich's dann aber auch schon. Kein Arcade-Modus, keine Fahrschule und kein Mehrspieler-Modus, der diesen Namen verdient – es sei denn, man wollte den zerstückelten Multiplayer-Modus als solchen durchgehen lassen. Dabei können nämlich alle Spieler abwechselnd einen kurzen Moment fahren und müssen dann den Platz im Cockpit für den nächsten freimachen.

Bei Prost Grand Prix ist der Mehrspieler-Modus (parallel, seriell, Modem oder IPX) keine solche Alibi-Option, aber auf vier Spieler beschränkt – und auch das nur im Netzwerk. Für Einzelspieler gibt's keine Besonderheiten, einige Fahrhilfen zur Schwierigkeitsabstufung eben.

Fazit

Damit ist eigentlich das Rennen im wesentlichen gelaufen. Wer es realistisch liebt, ist mit F1 Racing Simulation wohl am besten bedient. Das Spiel glänzt mit tadelloser Grafik und ist so realistisch, wie man es sich nur wünschen kann. Weil nur Kleinigkeiten nicht ganz perfekt sind, ist dieses Spiel damit unser Sieger und damit vorrangige Kaufempfehlung. Aber in der Formel 1 haben nicht nur die Sieger Fans – und so gibt es auch bei den passenden Spielern viele Anhänger der anderen Produkte. Grand Prix 2 ist spielerisch – vom Multiplayer-Modus einmal abgesehen – mindestens ebenbürtig, wegen veralteter Grafik eigentlich aber vor allem ein Fall für Formel 1-Fans ohne 3D-Beschleuniger. Formel 1 ´97 wird den Ansprüchen einer Simulation nicht gerecht, kann aber Gelegenheitsspieler sogar mehr begeistern als die anspruchsvolleren Sims. Prost Grand Prix ist dagegen abgeschlagen und am ehesten bei kleinem Geldbeutel eine Überlegung wert – oder für Leute, die keine 3D-Karte haben und denen Grand Prix 2 zu komplex ist.

Nun werden Sie feststellen, daß zwar die Sieger feststehen, aber der Artikel noch nicht zu Ende ist. Nicht wundern – das ist ganz wie im Fernsehen. Wenn das Rennen zu Ende ist, kommt die Auswertung. Und die ist gerade bei Formel 1 ´97 ziemlich spärlich. Statt der kompletten Plazierungsliste werden nur die ersten sechs und der Spieler angezeigt. Die anderen Spiele bieten hier eine viel genauere Aufstellung, die man sogar ausdrucken kann. Der besondere Clou bei F1 Racing Simulation ist die Zeitung, die am Ende eines Grand Prix-Laufes erstellt wird.



Die Rauchschwaden in GP 2 müssen ohne Transparenz auskommen. Eine Unterstützung für 3D-Karten gibt es nicht.

Spätestens wenn die ersten Rennen wenig erfolgreich gelaufen sind, sollte man vielleicht noch einen Blick ins Handbuch wagen. Dort stehen nützliche Tips zum Tuning, was natürlich gerade bei den beiden Simulationen eminent wichtig ist. Am informativsten ist der 150-seitige Wälzer, der GP 2 beiliegt. Das etwas übersichtlichere Begleitschreiben zu F1 RS ist ebenfalls mit Wissenswertem vollgepackt, doch die Beschreibung der einzelnen Kurse enthält hier weniger Tips. Knapp und zweckmäßig die Beilagen bei den beiden anderen Spielen, wobei die schlechte Übersetzung des Prost-Dokuments auffällt. Das steigert sich allerdings noch im Spiel. Wenn man „schreiben Sie Enter" liest, würde man dem Übersetzer gerne ein „schieben Sie ab" zuflüstern.

So, nun wollen wir Sie aber nicht mehr länger davon abhalten, sich selbst hinters Steuer zu klemmen. Drei der vier getesteten Produkte meistern ihre Aufgabe bravourös, auch wenn nicht jedes für jeden Geschmack das richtige ist. Worauf warten Sie noch?

Andreas Lober

Die Endergebnisse

	Grand Prix 2	F1 Racing Simulation	Formel 1 '97	Prost Grand Prix
Hersteller	MicroProse	Ubi Soft	Psygnosis	Canal+ Multimedia
Grafikmodus	VGA/SVGA	SVGA	SVGA	VGA/SVGA
Farben	256	65.000	65000	65000
3D-Beschleuniger	Nicht unterstützt	Obligatorisch	Obligatorisch	Optional
Saison	1994	1996	1997	Keine Lizenz
Anzahl der Strecken	16	16	16	16
Grafik	24	46	34	26
Strecke und Umgebung	5	8	7	6
Fahrzeugdetails und Texturen	4	8	7	3
Darstellung der Wetterverhältnisse	0	8	8	5
Replays (Qualität, Präsentation, Optionen)	7	7 (mit Patch)	0	3
Präsentation (Menüs, Tabellen)	4	7	6	2
Darstellung der Geschwindigkeit	4	8	6	7
Ausstattung	35	36	30	18
Möglichkeiten zum Setup des Fahrzeugs	9	9	7	4
Handbuch	8	7	4	3
Speicherfunktion für Setup und Hotlaps	8	7	6	5
Aktualität der verwendeten Daten	2	6	8	6
Beschreibung und Übersichtspläne der Kurse	8	7	5	0
Fahrverhalten	54	55	34	16
Einfluß von Kiesbett, Rasen etc.	9	7	4	2
Berücksichtigung der Wetterverhältnisse	0	8	5	0
Verhalten bei Schäden	9	9	5	3
Ausbrechen in Kurven	9	9	6	3
Einfluß von Windschattenfahrten	9	9	0	0
Steuerung mit Joystick	9	5	7	3
Steuerung mit Lenkrad	9	8	7	5
Sound	28	37	38	37
Motor des eigenen Fahrzeugs	7	7	7	7
Geräusche anderer Fahrzeuge	0	7	6	7
Sound beim Schalten	8	5	5	6
Sound bei einer Kollision	4	7	6	5
Sound im Kiesbett, auf Rasen, im Tunnel	2	5	6	6
Musikuntermalung	7	6	8	6
Realitätsnähe	26	27	20	15
Rundenzeiten und Ergebnisse im Vergleich zur Realität	9	9	7	5
Mögliche Schäden am Fahrzeug	9	9	7	5
Fahrverhalten der computergesteuerten Wagen	8	9	6	5
Gameplay	30	33	30	23
Abstufung des Schwierigkeitsgrades	9	7	7	4
Einsteigerfreundlichkeit	6	7	8	7
Mehrspieler-Modi	5	7	6	6
Abwechslungsreichtum der Einspieler-Modi	3	4	7	3
Optionen zur Schadensintensität	7	8	2	3
Summe	197	234	186	135



Rennspiele im Überblick

Raser, Rüpel, Rempeleien

Wenn der Fahrer nicht gerade Michael Schumacher heißt und das, was auf dem Spiel steht, nicht gerade der Weltmeistertitel ist, geht es bei der Formel 1 trotz des hohen Tempos relativ gesittet zu. Viel hemmungsloser als bei den vorgestellten F1-Spielen dürfen Sie bei den folgenden Titeln auf die Tube drücken.

Wer nicht nur kunstgerecht seine Runden in Monza drehen, sondern einmal ohne Rücksicht auf Verluste das letzte aus dem Motor herauskitzeln will, sollte eine Probefahrt mit einem Arcade-Racer erwägen. Auf einen Mechanikerlehrgang, wie er für die richtigen Einstellungen bei F1 Racing Simulation benötigt wird, können Sie hier getrost verzichten. Wichtiger sind Nerven wie Drahtseile und eine gesunde Portion Aggressivität, denn auf Realitätsnähe wird hier zugunsten eines geradlinigen und temporeichen Gameplays verzichtet. Fahrzeugeinstellungen sind meist nur Beiwerk und zum Erringen eines Siegs vielleicht nützlich, aber nicht nötig. Die meisten der hier vorgestellten Titel haben nicht einmal eine Cockpit-Ansicht, sondern zeigen den Wagen von außen.

Lieblos programmiert: Sega Touring Car Championship

Der Ursprung dieser Spiele ist die Spielhalle. War es in den 80er Jahren Out Run, das durch seine für damalige Verhältnisse edle Grafik – und den serienmäßig mit Blondine ausgestatteten Ferrari – entzückte, heißt einer der wichtigsten aktuelleren Automaten Daytona USA. Die Umsetzung auf den PC war für Hersteller Sega aber eher die Erfüllung einer ungeliebten Pflicht: solide, aber ohne Höhepunkte. Der nächste Versuch glückte besser, vor allem dank des gelungenen Streckendesigns machte Sega Rally Championship Spaß. Der aktuelle Titel der japanischen Konsoleros, Sega Touring Car Championship, hat nun eine verbesserte Gegner-KI und anständige Tuning-Optionen. Leider basiert das Spiel aber immer noch auf der nur wenig weiterentwickelten Engine von Daytona USA, und das heißt, daß man ohne 3D-Karten-Unterstützung auskommen muß – heutzutage fast unverzeihlich. Das Geschwindigkeitsfeeling ist zwar recht ordentlich, die Sichtweite ist es nicht: Objekte werden spät aufgebaut, außerdem stören Clipping-Fehler. Im Ver-

gleich zu anderen Spielen wirkt Sega Touring Car Championship deshalb wie ein häßliches Entlein. Hinzu kommt, daß nicht nur die Anzahl der Strecken klein ist, sondern auch deren Originalität. In diesem Punkt bot Sega Rally mehr.

Multiplayer destruktiv: Ultim@te Race Pro

Was die Engine angeht, ist Ultim@te Race Pro das krasse Gegenteil. Man könnte auch sagen: ein Unterschied wie Tag und Nacht – denn die Engine zaubert nicht nur traumhafte Frameraten von bis zu 70 fps auf den Bildschirm, sondern auch Effekte wie Reifenspuren, Funken, Rücklichter, Regen – und eben den genannten Unterschied von Tag und Nacht. Langsam dämmert es, die Scheinwerfer werden angeschaltet, und nur ein Lichtkegel erhellt das Dunkel. Tagsüber dagegen spiegelt sich auf den Scheiben der Himmel, der Schatten des Flitzers wird je nach Sonnenstand länger oder kürzer. Damit ist das Spiel ein gefundenes Fressen für Technik-Fetischisten der Kategorie „Was juckt mich's, wenn mein Auge die hohe Framerate nicht wahrnimmt – was man hat, das hat man". Die Steuerung ist, vor allem mit einem Lenkrad, recht solide, und das Stimmungsbarometer schlägt nach oben aus, wenn man die Slides in den Kurven nach ein paar Übungsrunden in den Griff bekommt. Ein paar Kleinigkeiten trüben den Gesamteindruck: Die Wagen wirken manchmal, als ob sie schweben würden, und ein Meisterschafts-Modus fehlt. Das drückt die Langzeitmotivation beträchtlich. Im Mehrspieler-Modus trumpft das Spiel aber auf. Eine spezielle Multiplayer-Arena lockt zum Deathmatch oder einer Treibjagd – ziemlich destruktiv, viel origineller als die Konkurrenz und definitiv cool. Besonders erfreulich, daß das Spiel übers Internet flutscht, wie es besser nicht sein könnte. Kein Lag, sondern richtig flott. Schade, daß das nur über den Austausch von IP-Adressen geht. Immerhin ist auf der Kalisto-Homepage ein Pinboard installiert, durch welches man relativ leicht Mitspieler finden kann.

Edles aus Italien: Bleifuß Rally

Italienische Autobauer haben seit Bugatti und Ferrari einen legendären Ruf. Und die digitalen Autos aus Bella Italia sind dank der Bleifuß-Serie auf dem besten Wege, ebenfalls Kultstatus zu erreichen. Milestone errang mit Bleifuß einen Achtungserfolg und konnte dann mit dessen Nachfolger in die vordersten Ränge aufrücken. Bleifuß Rally, jüngster Sproß der Familie, wurde an allen Enden leicht verbessert. Die Grafik-Engine erstrahlt dank 3Dfx-Unterstützung in neuem Glanz, ohne jedoch mit Ultim@te Race Pro mithalten zu können. Staub, Partikel und aufleuchtende Bremslichter findet man zwar auch hier, richtig außergewöhnliche Extras jedoch nicht. Außerdem läuft das Spiel zwar bereits auf einem P133 mit 3Dfx-Karte recht flüssig, doch danach bringen mehr Pentium-PS leider nicht mehr viel – gerade auf High-End-PCs wird man sich über mäßige Sichtweite und eher durchschnittliche Frameraten etwas wundern. Dafür ist die künstlerische Ausführung gelungen, die Landschaften von China oder die Gebirgstour durch Italien wirken weniger ausgelutscht als die teilweise etwas charakterschwachen Strecken von Sega Touring Car oder Ultim@te Race Pro. Für recht viel Langzeitmotivation sorgt das Liga-



Die Unterschiede zwischen Bleifuß Rally und Bleifuß 2 liegen im Detail. Bei der Rally gibt's viel mehr dramatische und spannende Überholvorgänge.


Schöne Ansichten und...


...langweilige Passagen liegen bei NFS 2 SE nur eine Kurve voneinander entfernt.



Der Schatten ändert sich in Ultim@te Race Pro je nach Sonnenstand, ist aber ziemlich kantig und übertrieben lang ausgefallen.

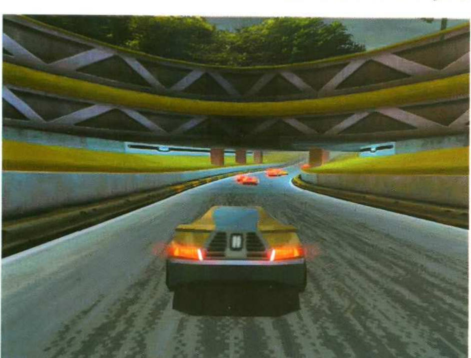


Ganz Konsole: Der Präsentationsstil von Sega Touring Car paßt eher in die Spielhalle als auf den PC.

system, das den Zugang zu den letzten beiden Strecken erst nach gewonnenen Pokalen freigibt. Wermutstropfen dabei ist, daß während einer Liga nicht zwischengespeichert werden kann. Zermürbend, weil eine Liga über eine halbe Stunde Spielzeit beanspruchen kann. Diese kleine Schwäche wird aber durch überzeugende innere Werte relativiert. Die Computerfahrer gehören zu den realistischsten, die man findet – sie machen Fehler, fahren im allgemeinen aber überaus aggressiv. Bei kaum einem anderen Spiel ist das Ergebnis eines Rennens so lange offen wie hier, weil eine kleine Unaufmerksamkeit schnell eine Position kosten kann, was im Gesamt-Classement deutlich zu Buche schlägt. Und dieses Gesamt-Classement entscheidet schließlich über die Zulassung zur nächsten Liga... Sehr überzeugend auch, wie sich Fahrzeugeinstellungen und unterschiedliche Bodenbeläge auf das Fahrverhalten auswirken. Anfangs erfordert es zwar einige Trainingsrunden, bis man die Wagen im Griff hat, doch dann wirkt deren Schlittern und Driften wesentlich realistischer als in allen anderen der hier vorgestellten Titel.

Alle Wetter: International Rally Championship

Wer International Rally Championship nach den Screenshots beurteilt, ist geneigt, das Spiel in die Schublade „Veraltet – uninteressant" zu stecken. Grobe Pixel, wenig Details, mäßige Verwendung von Farben – erinnert ein wenig an Sega TC. Auf den zweiten Blick offenbart das Spiel einige optische Besonderheiten: Zwar dämmert es nicht so schön wie bei Ultim@te Race Pro, doch die Lichtkegel erhellen die Nacht viel realistischer als dort. Leider sind die Fenster der Häuser im Gegensatz zu Kalistos Produkt nicht erleuchtet. Eindrucksvoll und realistisch ist aber vor allem die Darstellung des Schneefalls mit verminderter Sichtweise wegen Nebel. Außerdem sind Flüsse und Wasserfälle animiert. Ebenfalls einzigartig: Dank mitgeliefertem Editor können eigene Rennstrecken gebastelt werden, der Co-Pilot warnt vor Kurven, und die Crashs sind die spektakulärsten in diesem Vergleichstest. Trotzdem ist das Spiel letztlich wohl vor allem ein Fall für Lenkrad-Novizen: Trotz Drifts und Slides ist das Fahrmodell stark vereinfacht, so daß Könner keine große



Wenn gerade wenige Effekte den Spieler becircen, stellt man fest, daß Motorhead das hohe Tempo durch eine recht geringe Polygonanzahl erkauft.

MOST WANTED

In den nächsten Monaten werden natürlich viele weitere Renngames an den Start gehen. Unsere Top-3-Hit-Tips bis zum Jahresende:



NICE 2: Gigantisch schnell und effektvoll ist es jetzt schon – wenn die Entwickler die ehrgeizigen Pläne der Spiel-Modi hinbekommen, sollte auch der Dauerspaß revolutionär sein.



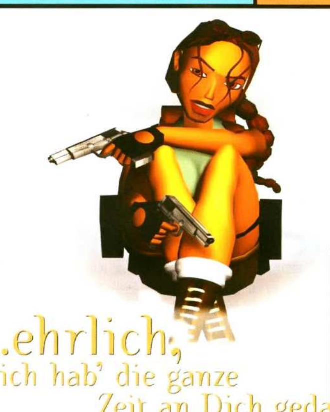
Need for Speed 3: Nachdem der zweite Teil nur Mittelmaß war, könnte Folge 3 wieder an der Spitze mitmischen: teure Wagen wie immer, diesmal aber besonders edle Grafikpracht.



V-Rally: Auf der Konsole ein Hit – wenn bei der Umsetzung der Spielspaß herübergerettet wird und die Leistung 3D-beschleunigter PCs voll ausgefahren wird, dürfte auch V-Rally ein wichtiger Titel werden.



Laras Maße: 1,18 m x 1,68 m



„Gehen wir zu Dir?"



Laras Maße: 2,36 m x 0,84 m

Motiv 2: Liegende Lara



Originalplakate - kostenlos!

Limitierte Auflage!

Wer jetzt „PC GAMES" oder „PC GAMES Plus" im Abo testet, erhält eines der abgebildeten „TOMB RAIDER II"-Originalplakate - als kostenloses Dankeschön! Da die Auflage limitiert ist, gilt das Angebot nur, solange der Vorrat reicht!

Coupon ausfüllen, auf eine Postkarte kleben und abschicken an: COMPUTEC Verlag, Aboservice, Postfach, 90327 Nürnberg

❑ **Ja, ich möchte PC GAMES mit CD-ROM eine Ausgabe lang testen!**

❑ **Ja, ich möchte PC GAMES PLUS (Heft plus CD plus eine Vollversion!) eine Ausgabe lang testen!**

Als Dankeschön möchte ich folgendes „Tomb Raider II"-Plakat (bitte nur eines ankreuzen!):

❑ **Motiv 1 „Sitzende Lara", Art.-Nr 1174**

❑ **Motiv 2 „Liegende Lara", Art.-Nr 1175**

Die kostenlose Prämie (Lieferung in einer Versandrolle!) darf ich in jedem Fall behalten, auch im Falle des Widerrufs.

Meine Adresse: (bitte in Druckschrift ausfüllen)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Wohnort

Tel.-Nr. (für evtl. Rückfragen)

Gefällt mir das gewünschte Heft, so brauche ich nichts weiter zu tun. Ich erhalte es im Abo – Versandkosten übernimmt der Verlag. **Das Abo kann ich jederzeit kündigen, Geld für schon gezahlte, aber nicht gelieferte Ausgaben erhalte ich zurück.**

Gefällt mir das gewünschte Heft wider Erwarten nicht, so gebe ich dem Verlag – gleich nach Erhalt des Heftes – kurz schriftlich Bescheid. Postkarte genügt.

Datum 1. Unterschrift

Widerrufsbelehrung: Diese Vereinbarung können Sie innerhalb einer Frist von 10 Tagen widerrufen. Zur Wahrung der Frist, die mit Absendung dieser Bestellung anläuft, genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs an: **COMPUTEC VERLAG GmbH & Co. KG, Aboservice, Postfach, 90327 Nürnberg.** Ich bin damit einverstanden, daß die Post bei einer Adressänderung dem Verlag meine neue Anschrift mitteilt.

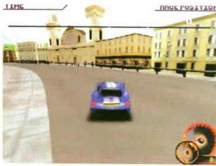
Datum 2. Unterschrift

3420

Herausforderung finden. Schade auch, daß gleich zu Beginn alle Meisterschaften anwählbar sind und nicht erst sukzessive freigeschaltet werden.

Futuristisches Fast Food: Pod

pod ist mit seinen rund eineinhalb Jahren der dienstälteste Flitzer in diesem Test – und daß seine Engine sich zusammen mit Ultim@te Race Pro den zweiten Platz nach Motorhead teilt, mag verdeutlichen, wie revolutionär sie seinerzeit war: fantastische Frameraten schon auf kleinen Systemen, Licht, Schatten, Reifenspuren, Randobjekte in Bewegung und ein animierter Himmel. Die ohnehin schon umfangreiche Sammlung an Strecken und Wagen läßt sich per Download oder das Add-On pod – back to hell nochmals um einige Kuriositäten bereichern. Die Stellung als Technik-Pionier zeigt sich auch an der recht guten Internet-Unterstützung mit eigenem Server. Zwar sind kleinere Probleme mit dem Lag zu vermelden, doch mit einer vernünftigen Internet-Anbindung ist alles gut spielbar – und man findet dank Game Service, Ubis Gegenstück zum Battle.Net, eigentlich jederzeit einen Gegner.



Testfahrt rund um die Welt in Edelschlitten: Test Drive 4.

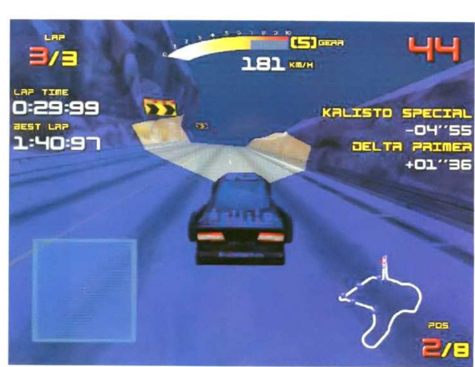


Außer Staus gibt's in Autobahn Raser alles, was am täglichen Straßenverkehr nervt.

Was das Endzeit-Ambiente angeht, so ist es wohl vor allem Geschmackssache, ob man den Fernweh-Faktor eines Bleifuß Rally gegen kühne Konstruktionen aus Stahl eintauschen will. Diese sind zwar phantasievoll, aber auch irgendwie nichtssagend – fast so abstrakt wie manches moderne Kunstwerk, das noble Galerien ziert. Ähnliches gilt fürs Streckendesign: Alle anderen hier vorgestellten Spiele haben Kurse irgendwo zwischen realistisch-gelungen und langweilig-konventionell. Scharfe Kurven, Berg und Tal, ja klar, aber alles in Maßen. pod fällt hier aus dem Rahmen: Die teilweise fast rechtwinkligen Abzweigungen, Abkürzungen, Abgründe, Schanzen und scharfen Kurven sind anfangs gewöhnungsbedürftig, aber mit Sicherheit auch originell. Beim Spielen selbst ist man erstaunlich relaxt – im krassen Gegensatz zu Bleifuß Rally, wo man ziemlich angespannt hinter dem Lenkrad kauert. Während es hier vor allem auf eine insgesamt souveräne Fahrt ankommt und sich selten etwas in Sekundenbruchteilen entscheidet, führt bei der Rally oft die kleinste Unaufmerksamkeit zu einem fatalen Fehler. Dies könnte unter anderem auch daran liegen, daß die an sich recht hohe Intelligenz der Computerfahrzeuge bei pod nicht recht zum Tragen kommt, weil die Strecken meist recht breit und wirklich fatale Crashs deshalb selten sind.

Technikprimus: Motorhead

Wie ein in neues Licht getauchter Remix von pod läßt sich Motorhead an. Ähnlich futuristisch, ähnlich gutmütige Straßenlage und noch bessere Effekte, dafür eine konventionellere Streckenführung. Nur wer sich bewährt, erhält in der Liga neue Flitzer und Zugang zu neuen Strecken, auf Tuning muß man aber verzichten. Im Vergleich zum Konkurrenten ist von den Solo-Spielmodi her für etwas mehr Motivation gesorgt, die Grafik ist noch einen Tick besser, dafür verliert Motorhead bei der Originalität an Boden und kann nichts mit dem Game Service Vergleichbares vorweisen.



Zuerst dämmert es, dann wird es in Ultim@te Race Pro stockduster und die Scheinwerfer kommen zum Einsatz, ...



...doch die Nachtfahrten sind in International Rally Championship schöner illuminiert und erzeugen eine bessere Atmosphäre.

Abgeschlagener Altmeister: Need for Speed II SE

Ein ähnlich flüssiges Bild liefert in der 3Dfx-Version auch die Special Edition von Need for Speed II ab. Doch gleich eine Warnung vorweg: Mit Tastatur bleibt hier der Spaß völlig auf der Strecke, da sich die Luxuskarossen kaum steuern lassen. Auch mit dem Lenkrad oder Stick hat man Probleme, scharfe Kurven auch scharf zu nehmen: Der maximale Einschlagwinkel ist zu klein. Sieht man darüber hinweg, bleiben eine ganze Menge Spielmodi und viel teures Blech, aber ein wenig aufregendes Spiel. Die Auswirkung von Bergen mag realistisch sein, bremst das Tempo und damit den Spaß aber zu sehr. Zeitverlust durch schlechtes Einfahren in Kurven gibt es dagegen kaum.

Wenig Wegweisendes: Test Drive 4

Auch Test Drive 4 gehört der „Tastatur? Nein danke!“-Fraktion an und wird erst mit

VERLIERE NIE DEIN SPIEL

BEHALTE IMMER DIE KONTROLLE

PlayStation Games 08/98

ab dem 22. Juli erhältlich.

Mit CD-ROM nur 9,90 DM.



Die Effekte im Überblick

	Motorhead	International Rally Championship	Bleifuß Rally	Pod	Ultim@te Race Pro
Spezialeffekte	• Witterungsverhältnisse beeinflussen Sichtverhältnisse Tag und Nacht • Farbige Lichtquellen • Lens-Flares • Animierte Randobjekte • Himmel spiegelt sich auf Scheiben • Reifenspuren, • Funken	• Aufgewirbelter Staub • Reifenspuren • Wetterverhältnisse beeinflussen Sichtweite Tag und Nacht	• Aufgewirbelter Staub • Bremslichter • Himmel spiegelt sich auf Scheiben • Animierte Randobjekte (vereinzelt)	• Reifenspuren • Animierte Randobjekte (vereinzelt) • Animierter Himmel • Lichtquellen (angedeutet)	• Reifenspuren • Aufgewirbelter Staub • Bremslichter (angedeutet) • Himmel spiegelt sich auf Scheiben • Animierte Randobjekte • Wetterverhältnisse Tag und Nacht • Funken

Knüppel oder besser Lenkrad spielbar. Es verzichtet ebenfalls weitestgehend auf Slides und die Suche nach der Ideallinie. Oberstes Gebot ist Crash-Vermeidung – vor allem deshalb, weil die Auswirkungen kleiner Unfälle ziemlich unkalulierbar sind. Zum Joystick-an-die-Wand-Werfen verleiten die als Hindernis eingesetzten anderen Fahrzeuge, denen man kaum ausweichen kann, wenn sie auftauchen. Dagegen ist das Streckendesign famos: originalgetreues Flair und abwechslungsreiche Streckenführung. Thema Langzeitmotivation: Sechs verschiedene Singleplayer-Modi versprechen viel Dauerspaß, lösen das Versprechen aber nur teilweise ein, da man bei Erfolg nicht mit zusätzlichen Strecken belohnt wird.

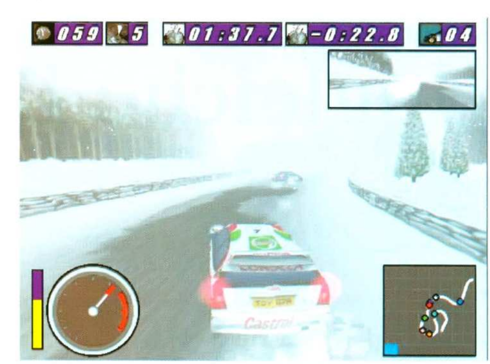
Deutschraserei: Autobahn Raser

Als Gag-Produkt muß wohl der Autobahn Raser eingestuft werden. Freunde guter Rennspiele werden die schlechte Engine, die nicht vorhandene Gegner-KI und den schlicht

Die Endergebnisse

	Motorhead	International Rally Championship	Test Drive 4	Bleifuß Rallye
Facts				
Entwickler	Digital Illusions	Europress	Accolade	Milestone
Publisher	Gremlin	Software 2000	Electronic Arts	Virgin
Streckenanzahl	8	15	12	6
Gegneranzahl	7	7	5	5
Wagentypen	10	9 (realistisch)	10 (realistisch)	4 (Phantasienamen, an Originale angelehntes Fahrverhalten)
Multiplayer	LAN, Modem, Internet (IP-Adressentausch)	LAN, Split-Screen	LAN, Modem	LAN, Modem, Split-Screen
3D-Beschleuniger	Obligatorisch	Optional	Optional	Optional
Fahrmodell	Stark vereinfacht	Vereinfacht	Stark vereinfacht	Etwas vereinfacht
Wertung				
Grafik	28	25	28	26
Sichtweite	8	7	7	6
Engine (Effekte, Framerate)	8	7	7	6
Künstlerische Gestaltung	5	6	7	7
Geschwindigkeitsfeeling	7	6	7	7
Sound	7	13	8	13
Effekte	3	6	4	7
Musik	4	7	4	6
Spielablauf	25	36	25	42
Realismus der Gegner-KI	6	6	6	8
Streckendesign	7	8	7	8
Motivation der Solo-Spielmodi	7	6	7	7
Motivation der Mehrspieler-Modi	5	5	5	5
Tuningmöglichkeiten und ihre Auswirkungen	0	6	0	7
Auswirkungen von Fahrbahnbelag und Wetter	0	5	1	7
Gesamt	60	74	62	81

	Autobahn Raser	Need for Speed II Special Edition	Sega Touring Car Championship
	• Bremslichter • Funken	• Lichtquellen zeichnen sich auf Wagen ab • Glänzender Lack • Wetterverhältnisse inkl. Tropfen auf Windschutzscheibe • Reifenspuren • Funken	• AufgewirbelterStaub • Bremslichter (angedeutet)



Bei Schneefall sind die Sichtverhältnisse in International Rally Championship deutlich schlechter als bei Sonnenschein.

weggelassenen Mehrspieler-Modus allerdings als schlechten Witz empfinden. Wer Geld dafür übrig hat, durch bundesrepublikanische Großstädte und über teutonische Autobahnen zu rasen, dabei Radarfallen und Polizeikontrollen kostenpflichtig zu ignorieren, und mit den genannten Schwächen leben kann, findet allerdings nichts Vergleichbares. Nun sind wir am Ende angelangt, und Sie fragen sicher nach der Kaufempfehlung. Um es kurz zu machen: Spielerisch am ausgereiftesten, spannendsten und mit dem meisten Tiefgang ausgestattet ist Bleifuß Rally. Im Mehrspieler-Modus toppt Ultim@te Race die Konkurrenz, und in Sachen Technik ist Motorhead Referenz. Das ausgeflippteste Produkt im Test ist pod. Die beiden letzten Produkte sind für Gelegenheitsfahrer sicher interessanter, Bleifuß Rally dagegen für alle, die intensiv spielen wollen.

Andreas Lober

	Pod	Ultim@te Race Pro	Autobahn Raser	Need for Speed II Special Edition	Sega Touring Car Championship
	Ubi Soft	Kalisto	Davilex	Electronic Arts	Sega
	Ubi Soft	MicroProse	Koch Media	Electronic Arts	Sega
	15 (+Add-On/ Download)	4x4 (außerdem eine Trainingsstrecke und eine Multiplayer-Arena)	9	9	3
	7	7	3	7	7
	8 (+Add-On/ Download; Phantasie)	16 (Phantasie)	7 (leicht abgeänderte Namen)	12 (realistisch)	4 (realistisch)
	LAN, Modem, Split-Screen, Internet (eigener Server)	LAN, Modem, Internet (IP-Adressenaustausch), spezielle Spielmodi für Multiplayer	Keine Unterstützung	LAN, Modem, Split-Screen	LAN, Modem, Split-Screen, Internet (IP-Adressenaustausch)
	Optional	Optional	Optional	Optional	Nicht unterstützt
	Stark vereinfacht	Vereinfacht	Vereinfacht	Stark vereinfacht	Vereinfacht
	28	28	19	25	21
	9	8	7	6	6
	8	8	3	7	3
	6	6	5	6	5
	5	6	4	6	7
	14	13	8	12	14
	7	8	4	6	8
	7	5	4	6	6
	29	37	15	28	30
	6	7	3	6	6
	6	7	6	6	6
	5	5	3	6	6
	7	8	0	7	6
	5	5	3	3	6
	0	5	0	0	0
	71	78	42	65	65

Motorrad-Spiele: Moto Racer, Redline Racer & Co.

Ungleiche Drillinge



War bis vor kurzem Moto Racer das einzig ernstzunehmende Zweiradspiel, so hat es seit kurzem Konkurrenz von Redline Racer und Castrol Honda Superbike World Champions bekommen.

Bis sich letztes Jahr Delphine Software erbarmte und Moto Racer vorlegte, gab es praktisch kein ernstzunehmendes Biker-Spektakel auf dem PC. Der Erfolg rief Nachahmer auf den Plan: Criterion Studios, die mit Sub Culture erst kurz zuvor ein sehr originelles Spiel fertiggestellt hätten, übten sich nun im Abkupfern. Mit einer beeindruckenden Engine und auffallend wenig eigenen Ideen schickte man Redline Racer als Herausforderer ins Rennen. So kommt es nun, daß sich zwei Programme gegenüberstehen, die sich nicht nur an dasselbe Zielpublikum wenden – Fans von Motorradrennen auf Spielhallen-Niveau –, sondern auch noch beinahe gleichwertig sind. Umso genauer haben wir nun beide Spiele analysiert, um Ihnen durch eine genaue Beschreibung eine Kaufhilfe an die Hand zu geben. Nummer 3 im Bunde fällt nicht nur durch den mit 35 Buchstaben rekordverdächtig langen Namen Castrol Honda Superbike World Champions auf, sondern auch durch ein viel simulationslastigeres Fahrgefühl.

Kampf der Engines

Wenn der erste Eindruck der entscheidende wäre, müßte Redline Racer wohl als Sieger aus dem Wettstreit hervorgehen. Ein Geschwindigkeitsrausch par excellence bei hoher Framerate, großer Sichtweite und Spezialeffekten wie Lens-Flaring und ans Ufer rollenden Wellen. Da kann Moto Racer nicht ganz mithalten – vor allem stört, daß auch auf schnellen Rechnern Teile der Hintergrundgrafik zu spät aufgebaut werden. Die Farbwahl ist aber etwas natürlicher, die Häuser am Rand sind liebevoller gestaltet. Während bei manchen anderen Spielen die kleinen Animationen am Rande eher wie Grafikdemonstrationen nach dem Motto „Seht, wieviel Rechenpower wir noch frei haben“ wirken, sind die Flugzeuge, Vögel und wehenden Fahnen bei Moto Racer richtig schön eingepaßt und lassen die Umgebung lebendiger und realistischer wirken – wenn man einmal davon absieht, daß so deutliche Ufo-Sichtungen wie hier sogar in Amerika selten sein dürften. CHSWC gönnt dem Spieler zwar hohe Auflösungen bis zu 1.024x768, aber selbst auf Turbo-PCs keine allzu faszinierenden Frameraten und schon gar keine besonderen Special-Effects. Dafür sind die Rennmaschinen bis ins kleinste Detail nachmodelliert, der Oberkörper des Fahrers bewegt sich realistisch auf und ab, und wenn die Honda steht, stützt sich der Biker mit dem Fuß ab. Häuser und Bäume am Straßenrand sehen realistisch aus, aber der Gesamteindruck ist weniger poliert als bei den beiden Action-Titeln.

Für gehobene Simulationsgefühle ist die Cockpit-Ansicht – ohne Rückspiegel, aber mit Tacho – gut. Wer eine Außenansicht bevorzugt, wird die störenden Kamerawechsel verfluchen.

Unterschiedliche Soundkulissen

Bei der Soundkulisse schenken sich die beiden Arcade-Kandidaten wenig: Die Franzosen haben Moto Racer die etwas satteren Effekte und rockigeren Musikstücke mitgegeben, während Redline Racer meist eher elektronischen Stilrichtungen huldigt. Das Geschehen wird bei beiden Spielen von einer Stimme aus dem Off begleitet, die erstaunlicherweise sehr ähnliche Situationen mit sehr ähnlichen Sprüchen kommentiert – in Moto Racer auf englisch, bei Redline auf deutsch. Kein Geplapper, aber viel realistischere Töne des eigenen Motors bei Superbike World Champions. Sobald aber nach den Übungsrunden Gegner mitfahren, röhrt es immer ganz gewaltig – auch wenn man gerade allein auf weiter Flur ist. Nähert sich ein anderes Bike, wird nur ein vorgefertigtes „Vroom“ abgespielt. Also auch akustisch kein Rückspiegelersatz.

Rennverlauf

Auch der Ablauf der Rennen in Moto Racer und Redline Racer ähnelt sich frappierend. Beide Titel setzen auf eine Kombination aus Zeitlimit und einem großen Gegnerfeld, das überholt werden muß. Um besonders schnell zu werden, kann man das Vorderrad hochreißen – auch das geht, der aufmerksame Leser ahnt es, bei beiden Spielen. Hier tun sich aber nun kleine spielerische Unterschiede auf. Um bei Redline Racer zu triumphieren, genügt es meist, einigermaßen fehlerfrei seine Run-

Castrol Honda Superbike World Champions

Die Qualität der Objekte am Fahrbahnrand variiert stark.

Alle Motorräder sind herrlich detailliert und haben einen korrekten Schattenwurf, der leider von der Farbe her etwas einkopiert wirkt. Außerdem scheinen die Bikes leicht zu schweben.

Wer hat den Boden poliert? Zu wenig Texturen, dadurch wirkt alles sehr steril und verhindert einen echten Geschwindigkeitsrausch.

Kurven werden rechtzeitig angezeigt, was die Orientierung erleichtert.

Die Hintergrundbilder sind leider viel zu verschwommen.

Redline Racer

Alle wichtigen Informationen sind gut ablesbar. Die Rundenanzahl läßt sich übrigens nicht verstellen.

Auf der Karte kann man Kurven sehen und das Gegnerfeld lokalisieren. Allerdings ist diese Anzeige in der Hektik des Rennens kaum ablesbar.

Spektakuläre Crashs und Stürze ereignen sich bei RR im Minutentakt.

Nur bei Redline Racer schneit es. Am Fahrverhalten ändert sich dadurch aber fast nichts.

Die einzelnen Strecken unterscheiden sich zwar stark, doch innerhalb einer Strecke wiederholen sich die Objekte am Rand oft, was die Orientierung erschwert.



Moto Racer setzt auf eine Kombination aus Position und Geschwindigkeit – Redline Racer hat dieses System übernommen.

Wie dieses Rennen im Westen der USA sind die meisten Szenarien in Moto Racer eher konventionell.

Recht viele verschiedene Objekte am Streckenrand sorgen für Abwechslung und helfen bei der Orientierung.

Bei Moto Racer treten die Gegner seltener in Rudeln auf als bei Redline Racer, dadurch ist die Kollisions- und Frustgefahr kleiner.

Die Darstellung des Bikes läßt Details vermissen.

Zwei oder vier?

Klar: Wer unbedingt zweirädrigen Fahrspaß will, greift bei einem der drei hier vorgestellten Spiele zu. Wer einfach nur eine Simulation sucht, ist mit Castrol Honda gut bedient, doch F1 Racing Simulation vermittelt besser das Gefühl hoher Geschwindigkeiten und hat dank vielfältigerer Tuningoptionen und Wetterwechsel etwas mehr Spieltiefe. Bei den Arcade-Games hängt die Antwort auf die Frage „Moto Racer, Redline Racer oder Bleifuß Rally“ vor allem davon ab, ob man eher auf Temporausch oder ausgeklügelte Gegnerintelligenz und Drifts abfährt.

	Moto Racer	Redline Racer	Castrol Honda Superbike World Champions
Facts			
Entwickler	Delphine Software	Criterion Studios	Interactive Entertainment
Vertrieb	Electronic Arts	Ubi Soft	Funsoft
Streckenanzahl	8 (+ Downloads)	10	10
Gegneranzahl	23	17	23
Motorradtypen	2x8	6	1
Multiplayer	LAN	LAN	LAN, Split-Screen
3D-Beschleuniger	Optional	Obligatorisch	Optional
Wertung			
Grafik	29	32	24
Sichtweite	7	9	7
Engine (Effekte, Framerate)	7	8	5
Künstlerische Gestaltung	7	7	7
Geschwindigkeitsfeeling	8	8	6
Sound	13	10	10
Effekte	7	5	7
Musik	6	5	3
Spielablauf	44	37	40
KI der Gegner	6	5	8
Streckendesign	8	6	8
Motivation der Spielmodi	7	6	7
Auswirkungen des Fahrbahnbelags	8	4	6
Adrenalinfaktor	7	8	6
Steuerung und Kollisionsabfrage	8	6	7
Gesamtwertung	**86**	**79**	**74**



Die Beschilderung vor Kurven ist bei Moto Racer kaum zu übersehen: rechts ist richtig.



Animierte Wellen gehören zu den exquisiteren Special Effects in Redline Racer.



An Schleichwerbung herrscht bei Castrol Honda Superbike kein Mangel.



Nacht in Moto Racer: Leider keine Spur von Lichteffekten. Solche Schmankerl werden für Moto Racer 2 erwartet.



In der Dämmerung schalten die Bikes in Redline Racer die Scheinwerfer an. Die Lichtkegel wirken etwas zu solide.



Die Straßenkurse in C/H Superbikes sind voll scharfer Kurven und verlangen dem Spieler einiges ab.

den zu ziehen. Das ist jedoch alles andere als einfach, denn Zusammenstöße mit einem der Mitstreiter oder allzu herzliche Kontakte mit der seitlichen Fahrbahnbegrenzung haben eine unfreiwillige Luftreise zur Folge – und damit eine ungeheure Anspannung beim Fahren. Weil schon ein solcher Fehler oft den Sieg kosten kann, neigen schlechte Verlierer dazu, schnell mit ESC das Rennen abzubrechen und neu zu starten – wer zum fünften Mal am Stück an den ersten paar Kurven in Tudor Hill scheitert, der weiß, wovon hier die Rede ist. Moto Racer zeigt sich hier von einer etwas gutmütigeren Seite. Böse Unfälle ereignen sich meist nur als Folge unkontrollierter Wheelies, ansonsten wird man nur etwas heruntergebremst. Erstaunlich: Wenn man aus Versehen einen Gegner von hinten rammt, macht diesem das kaum etwas aus. Im Gegenteil, er wird oft sogar etwas nach vorne geschubst, was ihm einen Vorteil bringt. Die Gefahr tödlicher Fahrfehler ist also viel kleiner, um zu gewinnen, ist es dann aber viel wichtiger, die Ideallinie zu finden. Diese läßt sich mit etwas Übung auch recht genau halten – die Steuerung ist präziser als die von Redline Racer. Außerdem hat man bei dem Criterion-Spiel manchmal das Gefühl, daß der Computer eine Kollision festgestellt hat, die keine war.

Castrol Honda dagegen ist eine Vollblutsimulation. Das Fahrgefühl hat nichts mehr von einem Spielhallenautomaten an sich, sondern ist fast wie in echt – nur gibt es keine Überschläge – und verlangt eine besonnene Fahrweise sowie den Einsatz von Bremsen. Das bedeutet auch, daß das optimale Eingabegerät ein Lenkrad ist. Per Joystick ist die Sache noch spielbar, mit der Tastatur kommt keine Freude auf. Vor dem Startschuß


„Vorletzter Platz."
PC ACTION nicht gelesen? PC ACTION ist das PC-Spielemagazin mit dem größten Tips & Tricks-Teil! Jeden Monat über 40 Seiten Komplettlösungen sowie Tricks und Cheats zu allen top-aktuellen PC-Spielen. Außerdem: kompetente Tests aller neuen Spiele-Hits. Auf CD-ROM: die besten Demos zum Antesten – genial einfach durch die Anleitungen im CD-Booklet! PC ACTION gibt's jeden Monat für nur DM 8,90. Im Internet: http://www.pcaction.de.
Damit Sie Ihr Spiel immer gewinnen – PC ACTION.
PC ACTION CD
NUR DM 8,90 +CD-ROM
DAS AKTUELLE PC-SPIELEMAGAZIN
8/98
Mit 2 CD-ROMs
KKND2
STARCRAFT
GRIM FANDANGO
KNIGHTS & MERCHANTS
PLUS 13 WEITERE DEMOS
Klingon Honor Guard
Motocross Madness
MEGA-TEST
Dune 2000
Außerdem getestet: MAX 2, X-Files, Dominion, Final Fantasy VII
EXKLUSIVPOSTER: Die echte Lara Croft!
COMPUTEC VERLAG
Deutschlands großer Fachverlag für Computer- und Videospielemagazine
COMPUTEC Verlag

können Getriebeübersetzung und Gummimischung der Reifen festgelegt werden, außerdem schalten Anfänger die Beschädigungen des Bikes einfach ab oder die Fahrhilfen an. Mit höherer Schwierigkeitsstufe werden aber auch die Gegner geschickter und schneller. Sie fahren nicht nur stur Ideallinie, sondern schneiden auch auf gemeine Weise – nur Fehler machen sie nie.

Geheime Bonus-strecken

Um den Spieler bei der Stange zu halten, geben die Spiele von Delphine und Criterion anfangs noch nicht alle Geheimnisse preis. Nur erfolgreiche Fahrer werden mit neuen Strecken belohnt. Bei Moto Racer wird dafür das altbewährte Meisterschaftssystem verwendet – nur wer auf dem Siegertreppchen steht, hat sich für die nächste Strecke qualifiziert. Zum Glück darf der Spielstand gespeichert werden. Etwas komplizierter ist die Lage bei RLR. Anfangs gibt's drei Strecken, an denen man sich in beliebiger Reihenfolge versuchen darf. Hat man alle drei im mittleren Schwierigkeitsgrad bewältigt, kommen neue hinzu. Dann beginnt das selbe Spiel, aber jetzt muß man den harten Level bezwingen. So gibt's im Laufe der Zeit ziemlich viele neue Strecken und Fahrzeuge zur Belohnung, darunter auch überaus merkwürdige Vehikel. Diese prinzipiell gute Idee krankt nur daran, daß der Schwierigkeitsgrad für Durchschnittsspieler etwas zu schnell anzieht, was für Frust sorgen kann. Außerdem ist das Streckendesign nicht ganz so ausgewogen wie bei MR. Bei manchen Strecken hat man's mit den Schikanen etwas übertrieben, dafür gibt's viele Passagen, die sich zu ähnlich sehen, was die Orientierung etwas erschwert. Zu guter Letzt spricht für Moto Racer, daß sich Straßenrennen und Moto-Cross-Wettbewerbe abwechseln – dafür stehen auch andere Maschinen zur Verfügung, die sich vom Fahrmodell her deutlich unterscheiden und die auch auf unterschiedliche Bodenbeläge realistisch reagieren, was man von Redline Racer nicht unbedingt behaupten kann. Superbike World Champions hat als einziges der drei Spiele einen Split-Screen-Modus. Wer alleine fährt, kämpft aber nicht um die Freigabe neuer Strecken, sondern in klassischer Simulations-Manier um den Gewinn der Meisterschaft. Diese wird nach jedem Rennen automatisch gespeichert – zwischendurch ist ein Sichern des Spielstandes aber nicht möglich, was angesichts der langen Rennen im hohen Schwierigkeitsgrad ein echtes Manko ist.

Fazit: Sieg für Moto Racer

Wer eine Vorzeige-Engine, absolute Anspannung und Geschwindigkeitsrausch sucht – vor allem die Ich-Perspektive ist unübertroffen –, sollte sich an Redline Racer halten. Moto Racer dagegen ist das insgesamt etwas ausgewogenere, rundere und weniger frustrierende Produkt. Beide Spiele sind eindeutige Arcade-Rasereien. Castrol Honda Superbike World Champions erfüllt dagegen fast alle Ansprüche, die man an eine Simulation stellt, und bietet eine große Spieltiefe. Es ist jedoch für die schnelle Runde zwischendurch wenig geeignet und kitzelt die Nerven weniger als ein Redline Racer – und letztendlich hat man vielleicht trotz des höheren Realitätsgrades weniger das Gefühl, auf einem Motorrad zu sitzen.

Andreas Lober

Coming Soon

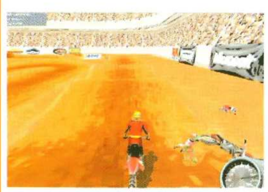
1998 scheint das Jahr der Motorradspiele zu werden. Gleich vier interessante Kandidaten warten auf den Startschuß:



Superbike World Championship: Von den Bleifuß-Machern kommt im Herbst ein Motorradspiel mit der Originallizenz, einer starken Engine und exakt nachgebildeten Kursen.



Moto Racer 2: Der Nachfolger soll nicht nur mehr Grafik-Schnickschnack, sondern auch einen Simulations-Modus sowie einen kinderleichten Editor bekommen.



Motocross Madness: Querfeldein mit vielen verschiedenen Spielmodi. Mal geht's auf Zeit, mal muß man Stunts vorführen. Die Schwierigkeit wird noch dadurch gesteigert, daß man das Gewicht des Bikers nach vorn und hinten verlagern kann.



500cc Grand Prix: Ebenso wie Castrol Honda hat sich Ascaron der akkuraten Simulation verschrieben. Schon im Sommer könnte das Duell bevorstehen.

Impressum

So erreichen Sie uns:

Anschrift der Redaktionen:
Computec Verlag
Redaktion PC Action od. PC Games
Roonstraße 21
90429 Nürnberg

Anschrift des Abo-Service:
Computec Verlag
Abo-Service
Postfach
90327 Nürnberg

Abo-Service Fax-Nummer:
0911/2872-250

Zentrale Service-Nummer:
0911/2872-150
wochentags von 13-17 Uhr

e-Mail: redaktion@pcaction.de
oder redaktion@pcgames.de

Verlagsanschrift
Computec Verlag GmbH & Co. KG
Innere Kramer-Klett-Straße 6
90403 Nürnberg

Geschäftsführer
Dr. Rainer Cordes
Christian Geltenpoth

Chefredakteure
Oliver Menne
Christian Müller

Stellvertreter der Chefredakteure
Christian Bigge
Thomas Borovskis

Leitende Redakteure Sonderheft
Christian Bigge
Oliver Menne

Leitender Redakteur CD-ROM
Thomas Borovskis

Redaktion
Herbert Aichinger, Harald Fränkel, Petra Maueröder, Florian Stangl, Harald Wagner

Redaktion Hardware
Thilo Bayer

Bildredaktion
Richard Schöller

Textkorrektur
Margit Koch

Freie Mitarbeiter
Gerald Köhler, Andreas Lober, Thorsten Seiffert, Nico Winkelhaus

Layout
Alexandra Böhm, Roland Gerhardt, Hansgeorg Hafner, Christian Harnoth, Hans Strobel, Gisela Tröger

Das Inhaltspapier wird ohne Verwendung von Chlor zu 100% aus Altpapier hergestellt und entspricht den Anforderungen des Umweltzeichens.

Werbeleiter
Martin Reimann

Produktionsleiter
Michael Schraut

Vertrieb
Gong Verlag GmbH

Vertriebsleiter
Roland Bollendorf

Druck
Christian Heckel GmbH, Nürnberg

Vollversion
© Magic Bytes

Titel
© Psygnosis

Manuskripte und Programme
Mit der Einsendung von Manuskripten jeder Art gibt der Verfasser die Zustimmung zum Abdruck in den von der Verlagsgruppe herausgegebenen Publikationen. Eine Gewähr für die Richtigkeit der Veröffentlichung kann nicht übernommen werden.

Urheberrecht Text
Alle in diesem Sonderheft veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Reproduktion oder Nutzung bedarf der vorherigen, schriftlichen Genehmigung des Verlags.

Urheberrecht CD-ROM
Alle auf der Coverdisk dieses Sonderheftes veröffentlichten Programme sind urheberrechtlich geschützt. Kopieren oder gewerbliche Nutzung bedarf der vorherigen, schriftlichen Genehmigung des Verlags. Der Verlag übernimmt für Fehler, die durch die Benutzung der auf CD-ROM enthaltenen Programme entstehen, keine Haftung. Die enthaltenen Programme stellen keine Entwicklung des Verlags dar, sondern sind Eigentum anderer Hersteller. Die Benutzung und Installation der Programme geschieht auf eigene Gefahr.

Anzeigenverkauf:

Computec Medienagentur GmbH
Roostraße 21 • 90429 Nürnberg
Telefax: 0911/2872-240

Computec Verlagsbüro Duisburg
Falkstraße 73-74 • 47058 Duisburg
Telefax: 0203/30511-555

verantwortlich für den Anzeigenteil
Thorsten Szameitat
Thomas Kammer

Anzeigenpreise PC Action/PC Games
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 11, gültig ab Oktober 1997.

Telefonkontakt für Anzeigenkunden
(Leserfragen können hier leider nicht beantwortet werden)
0911/2872-140



Und wenn Du glaubst, es fehlt nichts mehr, kommt irgendwo was Neues her – so ziemlich alles, was Räder hat, wurde bereits auf dem PC simuliert, und immer noch werden neue Themen von den Softwarefirmen ausgegraben und umgesetzt. Aber was macht Spaß?

Rennsimulationen: Indy Car & Co.

Simulantenpack

Sie kennen Hockenheim besser als Ihren Wohnort, finden sich im Cockpit eines Benetton im Schlaf zurecht und hätten nun gerne eine neue Herausforderung? Nichts leichter als das. Eine ganz erkleckliche Anzahl verschiedener Rennserien wurden meist mehr, manchmal weniger exakt auf dem PC simuliert. Ein Punkt-für-Punkt-Vergleich macht wenig Sinn, dazu sind die Produkte zu unterschiedlich.

Oval ist nicht gleich Oval: CART Precision Racing

Die größte Ähnlichkeit mit unserer Formel 1 haben die in den Staaten populären Indy Car-Rennen. Mit Indy Car Racing und Indy Car Racing II hat die Simulation dieser flotten Flitzer schon eine längere PC-Tradition, das derzeit beste Produkt aus diesem Bereich ist aber CART Precision Racing. Rund die Hälfte der Rennen findet in optisch eher wenig attraktiven Rundkursen statt. Das bedeutet aber nicht, daß die Ovale sich spielerisch wie ein Ei dem anderen gleichen würden. Vielmehr erfordern unterschiedliche Ovale unterschiedliche Fahrweisen. Wer hier einige Runden gedreht hat, dem kommt danach ein Formel 1-Rennen wie eine Meisterschaft im Zeitlupentempo vor: Die Höchstgeschwindigkeit liegt noch einmal deutlich höher, und CART vermittelt diesen Temporausch kompromißlos. Etwas gewöhnungsbedürftig ist, daß das Auto hoppelt. Das mag bei diesen Geschwindigkeiten zwar realistisch sein, macht sich aber auf dem Monitor nicht besonders gut. Insgesamt zieht die Grafik gegenüber einem F1 Racing Simulation in jeder Hinsicht den kürzeren, doch Setup-Möglichkeiten und Fahrverhalten sind auf etwa demselben Niveau, die KI der Gegner ist nur ein wenig schlechter. Einzigartig in einem Rennspiel: Der Spieler kann den Winkel der Rückspiegel verändern.

Blick zurück in Wut: TOCA Touring Car

Wenn es etwas derber sein darf, wäre vielleicht TOCA Touring Car ein passendes Kontrastprogramm. Wie der Name unmißverständlich verrät, steigen Sie hier in Touring Cars wie den Peugeot 406 oder Audi A4 anstatt in flunderflache Flitzer. Die ersten Screenshots sorgten seinerzeit für Staunen, und bis heute ist es keinem Spiel gelungen, nasse Fahrbahnen so realistisch wirken zu lassen. Man hat beinahe Angst, der Monitor könnte zu tropfen anfangen – sogar die Leuchten der Wagen spiegeln sich verschwommen auf dem nassen Asphalt. Unfälle werden optisch korrekt dargestellt: Die Karosserie verformt sich, die Scheiben splittern. Das Fahrverhalten scheint recht wirklichkeitsgetreu zu sein, die computergesteuerten Fahrer agieren aggressiv und realistisch. Simulationsfans müssen aber trotzdem einige Kröten schlucken: Während eines Rennens – das bei voller Länge



Noch nie war schlechtes Wetter so schön wie in TOCA. Die Witterungsverhältnisse wirken sich auf das Fahrverhalten aus.



TOCAs Innenansicht wirkt weniger einladend. Hier bieten andere Simulationen einen höheren Grad an Detailverliebtheit.

schon über eine Stunde dauern kann – darf nicht zwischengespeichert werden, der nervöse Blick des Spielers findet leider auch keinen Rückspiegel. Die Steuerung mit dem Joystick ist übrigens etwas zu empfindlich geraten, und ein Fahrzeugtuning ist nicht möglich. Fazit: viel Licht, aber auch Schatten.

Schlammschlacht: SODA Off-Road Racing

Einer der großen Namen unter den Rennspielproduzenten ist Papyrus – wenn auch die Company dabei ist, ihre Vormachtstellung zu verlieren. In der Gunst der Indy-Car-Freaks hat CART von Microsoft den bisherigen Champion Indy Car Racing von Papyrus abgehängt. Und zumindest die Grafik-Engine von SODA Off-Road tut ihr bestes, den Ruf noch weiter in den Dreck zu ziehen. Die Idee war nämlich, Rennen im Dreck zu veranstalten. Sie ist aber grafisch gründlich mißglückt. 3D-Beschleunigung nur für Rendition Verité ist fast schon sowas wie falsch verstandener Minderheitenschutz, denn eine Unterstützung von einigen anderen Karten – über Direct3D oder nativ – wäre für die Mehrheit der Spieler ein Segen gewesen. Entsprechend rudimentär ist dann auch die optische Gestaltung ausgefallen. Gebäude wirken eher wie groß geratene und schlecht gezeichnete Icons, ganz bestimmt aber nicht fotorealistisch, auch wenn die Federungen der Wagen bei Jumps brav Liegestützen machen. Setup-Optionen sind reichlich vorhanden und wirken sich auch auf das Fahrverhalten aus. Trotzdem wird man das Gefühl nicht los, als sei das Schleudern fast schon übertrieben stark. Da macht es dann auch wenig Spaß, sich mit dem Editor eigene Kurse zu bauen.

Es geht rund: NASCAR 2

Bleiben wir noch einen Moment bei Papyrus. NASCAR 2, ein wenig älter, ist grafisch trotz allem besser gelungen. Auch hier wird out-of-the-Box nur der Rendition-Chipsatz, per Patch allerdings inzwischen auch die Voodoo-Gemeinde unterstützt. Dadurch sinken die Hardwareanforderungen, allerdings sind die Bilder dann sehr verwaschen. NASCAR 2 besticht vor allem durch ein präzises Fahrmodell mit vielen Setup-Möglichkeiten und liegt in puncto Realitätsgrad fast gleichauf mit F1 Racing Simulation oder CART. Eine Besonderheit der NASCAR-Serie besteht jedoch darin, daß fast alle Rennen auf schüsselartigen Ovalkursen stattfinden. Dadurch wirkt alles etwas monotoner: wenig interessante Schikanen, keine abwechslungsreichen Hintergrundgrafiken. Vorne mitzumischen ist trotzdem nicht leicht, an fahrerisches Können und Setup-Geduld werden hohe Anforderungen gestellt – damit der Einstieg nicht allzu biestig ist, gibt's einen vereinfachten Modus für Anfänger. Noch ein Beispiel, um den Charakter von NASCAR 2 zu verdeutlichen: Spektakulär andere Verhältnisse wie beispielsweise Regen findet man zwar nicht, doch beeinflussen Wind und Temperatur das Rennen. Für Einsteiger ist das kaum wahrnehmbar, doch Profis stellen sich darauf ein, um wertvolle Sekundenbruchteile zu gewinnen. Zwei nützliche Features runden das Bild, daß es



Rechts kann unten eine kleine Übersichtskarte eingeblendet werden...



...nützlich, weil man sich auf den verwinkelten Tracks leicht verfahren kann.



In Monster Truck Madness rempeln die gegnerischen Piloten gleich nach dem Start. Das erhöht den Schwierigkeitsgrad.



Formula Karts' Rennstrecken führen den Spieler um den halben Globus, wenn man im Meisterschafts-Modus fährt.



Trotz einiger Mängel vermittelt Formula Karts einen guten Eindruck von der „Einsteiger-Klasse" des Rennsports.



Diese Brause ist grafisch wenig prickelnd: SODA Off-Road Racing erfüllt keinen der heutigen Standards.

Most Wanted

So schick wie ein Arcade-Racer, so realistisch wie eine Simulation: Die Erfahrung, die Codemasters mit TOCA Touring Car Championship gesammelt hat, fließt auch in Colin McRae Rally ein. Die Wagen bestehen nun aus 450 statt 350 Polygonen, und erstmals werden die Wagen bei einem Rennspiel schön dreckig. Was die neue Rally von Bleifuß Rally und Konsorten unterscheidet, sind das originalgetreue Fahrverhalten und die realistischen Spielmodi. Das heißt aber auch, daß man – mit Ausnahme der Super Special Stages – nur gegen die Uhr und nicht gegen andere Fahrer kämpft. Die uns vorliegende Betaversion macht schon einen sehr guten Eindruck, mit der fertigen Version rechnen wir im Spätsommer.



Colin McRae Rally kommt von den Designern von TOCA Touring Car. Man kann also eine hohe Realitätsnähe erwarten.

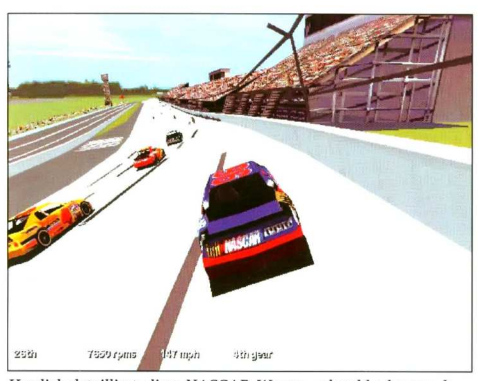
sich um ein Freak-Produkt handelt, ab: Der sogenannte Spotter gibt während der Fahrt per Funk Hinweise, mit einem mitgelieferten Tool können die Fahrzeuge umlackiert werden.

Schwermetall: Monster Truck Madness 2

Der Traum eines jeden Mittelklassefahrers: Einmal ohne Rücksicht auf Verluste und Schadensfreiheitsrabatt alles plattwalzen, was im Weg steht: Zäune sind da erst der Anfang, Rempeleien mit anderen an der Tagesordnung. Dieser Traum wird wahr in Monster Truck Madness 2. Dank einer einigermaßen schicken Grafik, federnden und wild lackierten Monster Trucks und dem Dröhnen der Motoren kommt schnell das richtige Feeling auf, wenn einer den anderen freundschaftlich von der Bahn schubst und das Opfer im besten Fall von einem Helikopter davongetragen wird. Gags wie Züge, die schon mal die Gleise, die man überqueren will, blockieren, sorgen vor allem im Mehrspieler-Modus für einen erhöhten Ausstoß von Flüchen. Das ist natürlich Musik in den Ohren des menschlichen Gegners. Spielt man allein, erweist sich dieses Feature als der Totengräber so manchen Nervs. Die Motivation leidet aber vor allem darunter, daß zwar eine Unmenge Strecken mitgeliefert werden, die man auch bei Nacht und Nebel oder im Regen spielen kann, diese aber nicht durch eine Meisterschaft verbunden sind. Außerdem fehlt naturgemäß der Geschwindigkeitsrausch, der bei anderen Spielen den Adrenalinspiegel proportional zur Höchstgeschwindigkeit ansteigen läßt.

Baby-Schumis in Action: Formula Karts

Formula Karts ist ein Kandidat, der auch gut in die Rubrik Arcade-Racer gepaßt hätte, denn die Kart-Rempelei spielt sich sehr unkompliziert. Andererseits hat das Entwicklerteam Manic Media seit Virtual Karts einen deutlichen Schwenk zu mehr Realismus unternommen. Es gibt im Simulations-Modus nun keine Extras mehr, stattdessen können die Karts beschädigt werden und fahren sich recht realistisch – daher ist das Spiel in diesem Artikel wahrscheinlich besser aufgehoben. Eigentlich ein sehr spaßiges Spielchen, letztlich aber eher ein Fall für Einsteiger. Geübte Kartler meistern den einfachsten Modus nämlich



Herrlich detailliert, diese NASCAR-Wagen - obwohl oder gerade weil dieses Bild die Ur-Version ohne 3D-Beschleuniger zeigt.



Etwas steril sieht CART Precision Racing aus, doch die Ausstattung läßt kaum Wünsche offen.

ruckzuck, in den höheren Stufen steigert sich fast nur die Geschwindigkeit der Gegner. Diese rempeln zwar munter vor sich hin, lassen sich dabei aber nicht von der Gegenwart des Spielers stören und kultivieren eine ausgeprägte Abneigung gegen die Ideallinie. Die Engine schließlich ist garantiert frei von 3D-Kartenunterstützung, hohen Frameraten oder Spezialeffekten, legt aber dafür einen beachtlichen Hardwarehunger an den Tag: Selbst auf einem Pentium II 233 ist die Auflösung 640x480 mit 16.000 Farben nur schwer erträglich.

Andreas Lober



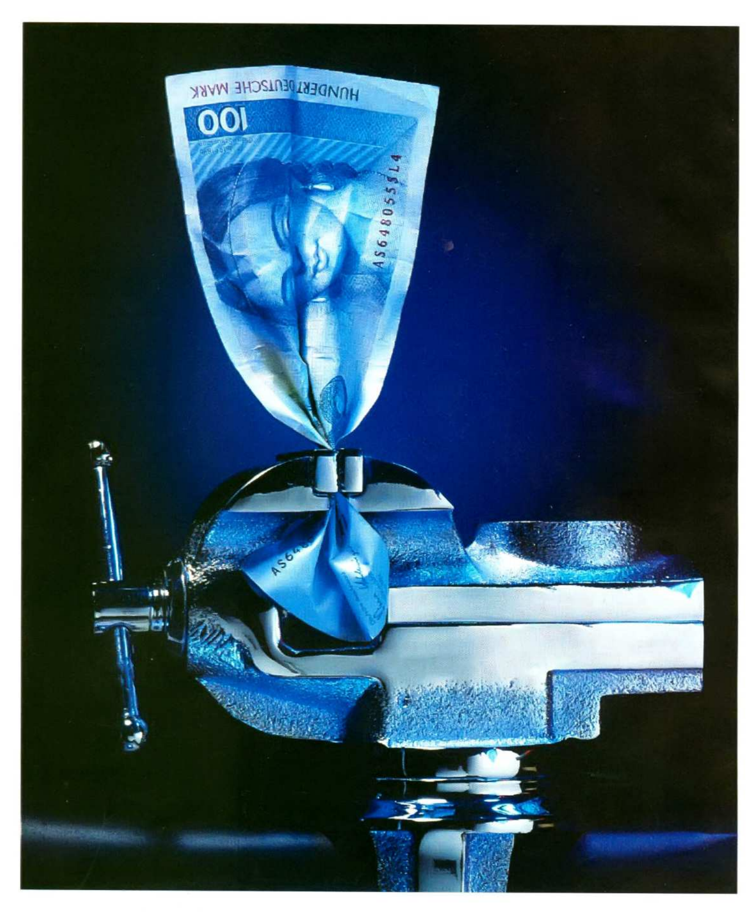
Deformationen an den Wagen lassen sich bei Unfällen beobachten.



Die Rückspiegelt sind üppig dimensioniert, Gegner lassen sich leicht erkennen.

Die Endergebnisse

	CART Precision Racing	Monster Truck Madness 2	Formula Karts	SODA Off-Road	TOCA Touring Car	NASCAR 2
Facts						
Entwickler	Terminal Reality	Terminal Reality	Manic Media	Papyrus	Codemasters	Papyrus
Publisher	Microsoft	Microsoft	Sega	Sierra (Cendent)	Codemasters	Sierra (Cendent)
Multiplayer	LAN, Modem, Internet (Internet Gaming Zone)	LAN, Modem, Internet (Internet Gaming Zone)	LAN, Modem	LAN, Modem	LAN, Modem, Split-Screen bis zu vier Spielern), Internet (IP-Adressen-Tausch)	LAN, Modem
3D-Beschleuniger	Optional	Optional	K. Unterstützung (nur Rendition Verité wird unterstützt)	Optional	Obligatorisch	Optional (Rendition Verité; per Patch auch 3Dfx)
Wertung						
Grafik	31	26	21	16	30	20
Sichtweite	9	7	7	6	8	7
Engine (Effekte, Framerate)	6	7	3	2	8	3
Künstlerische Gestaltung	7	7	5	3	8	5
Geschwindigkeitsfeeling	9	5	6	7	6	5
Sound	15	16	11	9	11	4
Effekte	8	8	6	3	6	4
Musik	7	8	5	6	5	0
Spielablauf	58	36	29	50	39	49
Realitätsgrad	9	8	7	7	6	9
KI der Gegner	7	9	5	7	7	7
Einsteigerfreundlichkeit	7	8	8	6	8	7
Herausforderung im höchsten Schwierigkeitsgrad	9	5	5	8	6	8
Tuningmöglichkeiten	9	3	0	8	0	7
Auswirkungen von Fahrbahnbelag und Wetter	8	3	0	7	7	3 (Wind, Temperatur)
Auswirkung von Fahrzeugschäden	9	0	4	7	5	8
Summe	104	78	61	75	80	73



Das Lizenz-Geschäft

Millionending

Wer ein Spiel zur Formel 1 auf den Markt bringen will, muß tief in die Tasche greifen. Die Entwicklungskosten sind an sich schon hoch, doch es kommen noch horrende Lizenzgebühren dazu, die im siebenstelligen Bereich liegen dürften.

Haben Sie sich schon einmal gefragt, warum Psygnosis Formel 1 ´97 ausschreibt, Ubi Soft aber F1 Racing Simulation abkürzt? „Sicher eine Entscheidung der Marketingabteilung“, dürfte der erste Gedanke sein, „Formel 1 Racing Simulation ist eben ein bißchen lang.“ Diese Idee ist ebenso naheliegend wie falsch. Bei den Lizenzverhandlungen für Formel 1-Spiele wird um jedes Detail gefeilscht. Deshalb darf nur Psygnosis Formel 1 im Titel führen, Ubi Soft aber nicht. Wieviel Geld die Franzosen gespart haben, weil sie sich mit der Abkürzung abspeisen ließen, wissen wir nicht – Details über die Kosten einer Lizenz sind so geheim wie das Originalrezept von Coca Cola. Ein falsches Wort an die Öffentlichkeit, und beim Publisher rollen Köpfe. Insider, die nicht mit den Lizenznehmern Psygnosis oder Ubi Soft verflochten sind und deshalb nicht der strengen Schweigepflicht unterliegen, schätzen, daß die Lizenzkosten oft anderthalb mal so hoch sind wie die Entwicklungskosten. Vermutlich richtet sich die Höhe der Gebühr aber auch, wenigstens teilweise, nach den verkauften Stückzahlen. Während allenthalben spekuliert wird, die Lizenz einer abgelaufenen Saison sei billiger zu haben als die Rechte an der laufenden, wird dies von Ubi Softs Peggy Desplats dementiert – die Franzosen haben sich dafür entschieden, die 96er-Saison zu simulieren (mehr dazu in unserem Interview). Ausreden, um nicht knausrig zu wirken? Psygnosis-Pressesprecher Michael Paul stimmte den Aussagen von Ubi Soft zu, obwohl er stolz darauf verweisen kann, in „seinem“ Formel 1 ´97 die aktuelleren Daten zu haben. Anscheinend ist also nicht das Portemonnaie, sondern der Perfektionismus schuld daran, daß wir auf ein Spiel mit den 98er-Werten noch ein Weilchen warten müssen.

Wenn Sie nun hören, daß ein Lizenzvertrag der FOA rund 30 Seiten stark ist, werden Sie aufhorchen – soviel Papier kann man nicht allein mit Zahlen füllen, und wenn diese noch so groß sind. Die gegenwärtigen Lizenznehmer reden nicht gerne darüber. Aber von Leuten, die früher bereits mit FIA und FOCA verhandelt haben, war doch einiges zu erfahren. Tatsächlich werden nämlich zahlreiche, teils reichlich bizarr erscheinende Details juristisch wasserdicht fixiert. Noch relativ leicht nachvollziehbar: Es handelt sich

nicht allein um das Recht, die Originaldaten zu verwenden, sondern auch um die Pflicht, keine Phantasiemannschaften oder -fahrer einzubauen. Das FIA-Logo darf nicht in der unmittelbaren Nachbarschaft anderer Logos erscheinen, weil diese ja den Betrachter von dem heiligen Zeichen der Formel 1 ablenken könnten. Und schließlich, heißt es, dürften keine Fotos verwendet werden, auf denen weniger als sieben Fahrer gleichzeitig erkennbar sind. Der Grund: Wenn ein einzelner herausgestellt wird, könnte er auf die



Clean: In Computersimulationen dürfen die Werbetafeln der Tabakindustrie nicht auftauchen.

Idee kommen, dafür nochmals einzeln abkassieren zu wollen. Mit diesen und anderen Schwierigkeiten haben die Hersteller also zu kämpfen, mehr erfahren Sie im Interview. Andreas Lober



Die PlayStation-Version von Formel 1 ´97 wurde im Herbst aus den Läden zurückgezogen, weil die FIA behauptete, die FOA habe an Psygnosis Rechte verkauft, die nicht dieser, sondern ihr selbst zuständen.

Um ein bißchen mehr über das Thema Lizenzen zu erfahren, führten wir ein Interview mit Peggy Desplats, der Projektleiterin von F1 Racing Simulation.

Erklärst Du unseren Lesern zuerst einmal, wofür die FIA zuständig ist und was es mit FOCA und FOA auf sich hat?

Die FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) ist so etwas wie die weltweit oberste Autorität des Automobilsportes. Alle Meisterschaften für Fahrzeuge mit vier oder mehr Rädern fallen in ihren Zuständigkeitsbereich. Dazu gehören die Formel 1, Formel 3000, Touringwagen, Rallyes und Kart-Meisterschaften ebenso wie LKW-Rennen, Wettbewerbe am Strand oder auf Eis, Wettkämpfe zwischen Elektro- oder Solarfahrzeugen und Oldtimer-Rennen. Bei der Formel 1 legt die FIA Rennkalender und Reglement fest, kümmert sich aber auch um den reibungslosen Ablauf der Wettbewerbe und deren Sicherheit.

FOA (Formula One Administration) ist der neue Name der früheren FOCA (Formula One Constructor Association). Ihr Chef ist der berühmte Bernie Ecclestone. Sie kümmert sich um die Vermarktung der Rechte an der Formel 1. Wer Namen oder Bilder der Formel 1 verwenden will, muß also hier nachfragen – das gilt für das Fernsehen ebenso wie für Computerspiele. Die FOA ist es auch, die die Genehmigung dafür erteilt, das offizielle FIA-Logo zu verwenden.

Was kann man denn bei einem Formel 1-Spiel überhaupt ohne Lizenz machen?

Wer ein Computerspiel macht, kann ein paar der Pisten übernehmen – die, an denen die FIA nicht alle Rechte hat. Dafür braucht man jedoch eine Genehmigung der einzelnen Rennstrecke. Oder man übernimmt die Streckenführung, nicht aber den Namen der Kurse. Dasselbe in grün gilt für die Sponsoren. Wenn man da nicht die Namen entstellen möchte, braucht man von ihnen eine Genehmigung. Die bekommt man aber leicht, weil jeder Sponsor sein Logo möglichst oft sehen möchte. Zigarettenwerbung darf man aber auf keinen Fall übernehmen, da spielt die FOA nicht mit, um juristische Probleme gar nicht erst entstehen zu lassen, weil in vielen Ländern Tabakwerbung verboten ist – zum Beispiel bei uns in Frankreich.

Peggy Desplats konnte bei ihrer Arbeit an F1 RS Erfahrung mit Lizenzen sammeln.

Warum ist Jacques Villeneuve nicht in Eurem Spiel dabei?

Jacques Villeneuve hat keinen Vertrag mit der FOA, der dieser erlauben würde, seine Rechte zu vermarkten. Das war bei Prost und Senna genauso. Er möchte wohl selbst über sein Image bestimmen – und wohl auch ein bißchen dazuverdienen.

Wieviel kostet die Lizenz im Verhältnis zu den Entwicklungskosten des Spiels selbst?

Da kann ich nichts dazu sagen, tut mir leid, das ist streng geheim. Nur soviel: Es ist teuer.

Sind die Verhandlungen mit der FOA schwierig? Interessiert nur der Preis, oder achtet der Lizenzgeber auch darauf, ob der Entwickler in der Lage sein wird, ein hochwertiges Spiel zu produzieren?

Ja, die Verhandlungen sind immer kompliziert, und die FOA hat eben das Monopol an den Formel 1-Rechten. Es ist aber nicht nur eine Frage des Geldes. Die FOA ist sehr auf das Image der Formel 1 bedacht, deshalb will sie, daß nur hochwertige Spiele eine Formel 1-Lizenz bekommen. Bei den Verhandlungen geht es also auch um die spätere Qualität des Produkts.

Wenn ein Formel 1-Spiel erscheint, ist die Lizenz oft veraltet. Es werden die Daten der abgelaufenen Saison statt der aktuellen verwendet. Weshalb?

Ein Entwickler muß sich zuerst entscheiden, was er machen will. Für Spielkonsolen werden vor allem Arcade-Spiele entwickelt. Hier bemüht man sich zwar in einigen Aspekten um Realismus, aber nicht in dem Maße wie bei einer beinharten Simulation. Hier kann man relativ leicht die aktuellen Daten nehmen. Wenn man aber eine wirklich exakte Simulation der 98er-Saison machen will, hat man einige Schwierigkeiten, was die Fahrer und Teams angeht, denn alle sollen ja authentische Charakteristika haben. So, wie's jetzt aussieht, wäre man versucht, McLaren mit unglaublich starken Maschinen zu simulieren, die allen anderen davonziehen, und Michael Schumacher die Rolle des Verfolgers zuzuweisen. Nur: Wie die Saison ausgeht, weiß eben jetzt noch keiner. Vielleicht kehren sich diese Tendenzen noch völlig um? Auch das technische Reglement wird oft während der Saison geändert, oder manche Fahrer werden durch andere ersetzt. Deshalb ist es besser, mit einer abgeschlossenen Saison zu arbeiten, wenn man eine echte Simulation machen möchte.

Vielen Dank, daß Du unsere Fragen so ausführlich beantwortet hast. Merci.





Eine Saison mit F1 Racing Simulation

Startschuß

Wie wär's – schreiben wir die Geschichte ein wenig um? Wir haben die Zeit ein wenig zurückgedreht. Es ist jetzt Freitag, der 8. März 1996. Die Formel 1-Saison beginnt...

Graue Regenwolken verdunkeln die australische Herbstsonne. Nicht schlimm, sie blendet ohnehin, wenn sie mittags wieder im Norden steht. Jet-Lag und 20 Stunden Flug stecken mir noch in den Knochen, als ich mich ins knallrote Cockpit meines Ferrari zwänge. Das Lenkrad ist eingerastet, die Armaturen funktionieren, die Daten- und die Funkverbindung zur Box stehen. Ein letztes Mal überprüfe ich den Sitz meines Helmes. Das Handzeichen des Chef-Mechanikers ist eindeutig: Es ist an der Zeit, den Pferdestärken hinter meinem feuerfesten Sitz ein wenig Auslauf zu gönnen. Ein sanfter Druck auf das Gaspedal, und ich verlasse die Boxengasse des Albert Park Circuit in Melbourne.

„Meine erste Formel 1-Saison hat soeben begonnen."

Der Weg ins Cockpit eines Formel 1-Rennwagens war ein äußerst kurzer. Lange Vorentscheidungen? Mühselige Rennfahrerkarrieren in der Formel 3? Eine Kindheit auf Go-Kart-Bahnen? Wozu der Aufwand, wenn es auch viel einfacher und bequemer geht? Ein Exemplar von F1 Racing Simulation, ein PC und ein „Was hast Du denn da vor die Tastatur geschraubt??!!"-Lenkrad reichen aus, um in die Welt der Formel 1 einzusteigen. Während Fahrer wie Andrea Montermini sich schon freuen, wenn sie einmal einen Formel 1-Ferrari probefahren dürfen, werde ich von allen Teams mit offenen Armen empfangen. Getreu dem Terminator-Motto „Ich will Deine Kleider, Deine Stiefel und Dein Auto" habe ich es mir im Cockpit von Michael Schumacher mit einer Packung Chips und Cola bequem gemacht. Nicht, daß ich dem Kerpener mit meinen mittelprächtigen Fahrkünsten die Saison verderben könnte – aber mehr als zwei erfolgreiche Jahre in der 75 PS-Golf-Klasse kann ich nun mal nicht vorweisen. Und da mir das glänzende Rot von Schumis Ferrari so gut gefällt, muß er sich wohl oder übel in der kommenden Saison von mir vertreten lassen.

„Zurück zur Asphaltpiste von Melbourne."

In meiner erste Runde taste ich mich vorsichtig durch den Kurs, versuche, die möglichen Geschwindigkeiten in jeder Kurve auszutesten. Nach 20 Runden kommt mir der gesamte Kurs trotz des unfreundlichen Regenwetters schon wesentlich vertrauter vor, die Kurven fangen an, richtig Spaß zu machen. Lediglich die zweite Schikane, die sich an eine verführerisch schnelle, nur leicht gekrümmte Gerade anschließt, bereitet mir noch Kopfschmerzen. Wer hier nicht im richtigen Augenblick bremst, landet unweigerlich im Kiesbett. Zwar kann ich meine Erfolgsstatistik von Runde zu Runde verbessern, so daß nur noch jede zehnte Runde das Kiesbett angesagt ist. Grund zur Freude ist das aber nicht, denn bei 58 Runden Rennlänge bedeutet das statistisch gesehen fünf- bis sechsmal Kiesbett. „Denke positiv", sage ich mir, bis zum Rennen sind es ja noch zwei Tage, in denen sich einiges am Fahrzeug verbessern läßt. Also ab in die Box zum Tuning. Nach etlichen Probefahrten mit verschiedenen Spoilerwinkeln habe ich die optimalen Einstellungen gefunden, mit denen ich noch einen Tick schneller durch die meisten Kurven komme. Mein Kiesbett-Trauma von Schikane zwei läßt sich damit aber leider nicht beheben, hier sind feinere Einstellungen bei Federung und Dämpfern gefragt. Aufgrund mangelnder Kenntnisse im Bereich Kraftfahrzeugmaschinenbau und Federungstechnik entschließe ich mich kurzerhand, externe Experten via Internet zu Rate zu ziehen. Und siehe da... Schikane zwei fährt sich auf einmal viel einfacher. Für mich Grund genug, jene Experten auch gleich für alle kommenden 15 Rennen zu verpflichten.

„Die Qualifikation am darauffolgenden Samstag bringt Ernüchterung."

Ich muß feststellen, daß man in der Königsklasse des Motorsports ziemlich schnell nicht schnell genug ist, und so reicht es nur für einen 13. Startplatz. Mit einem etwas mulmigen Gefühl in der Magengegend sehe ich meinem ersten Grand Prix-Rennen am Sonntag entgegen. Die Zeit, bis die Kamerateams von der Piste verschwunden sind, erscheint mir wie eine kleine Ewigkeit, der anhaltende Regen schlägt auf die



Einen Rempler in Ehren kann niemand verwehren.

Stimmung. Ein Boxenstopp zum Auftanken ist für Runde 28 eingeplant, die Regenreifen dürften das gesamte Rennen durchhalten. Alle Gedanken über Boxenstrategie sind aber in diesem Moment überflüssig, jetzt geht es nur noch um eines: einen guten Start erwischen und die erste Kurve nach der Startgeraden ohne Kollisionen überleben. Das Startsignal ertönt, die roten Leuchten zeigen den Countdown zum Start an. Nervös drehe ich den Motor im Leerlauf hoch. Und dann geht alles ganz schnell: Die Luft ist vom Dröhnen der Motoren erfüllt. Ich trete das Gaspedal durch. Rechts vorbei an Jos Verstappen und Martin Brundles gelbem Jordan, immer schneller kommt die erste Kurve auf den Pulk der Boliden zugerast. Links vor mir tut sich eine kleine Lücke in der Reihe der Wagen auf, die ich nutze, um mich rechtzeitig vor der Kurve wieder in die Ideallinie einzureihen und seitliche Kollisionen zu vermeiden. Dieses Manöver war wohl etwas knapp, wie ich dem lauten Krachen hinter mir entnehme. Scheinbar sind zwei nachfolgende Fahrer beim Bremsen aufeinandergestoßen. Ich jedenfalls bin froh, ohne einen Kratzer im roten Lack durch die erste Kurve gekommen zu sein. Das weitere Rennen zieht sich Runde um Runde hin, im Regenwetter wagt keiner der Fahrer waghalsige Überholmanöver. Ich kann mich bis auf Position acht voranarbeiten, in Runde 37 zerstört allerdings meine altbekannte Schikane zwei alle Siegesträume. Bis ich den Wagen aus dem nassen Kies herausgefahren und wieder auf die Strecke gebracht habe, sind fast alle anderen Fahrer an mir vorbeigezogen. Der Verlust des Frontspoilers erzwingt eine langsame Runde mit anschließendem Boxenstopp. Jetzt sind alle Hoffnungen auf eine gute Plazierung endgültig vorbei. Als Achtzehnter überquere ich die Ziellinie.



Australien empfängt den Formel 1-Troß mit Regen.



In Monza kam unser Schumi von der rechten Bahn ab.

Drei Wochen später höre ich wieder den vertrauten Startton, diesmal in Interlagos, Brasilien. Die Strecke ist für ihre zähe Streckenführung und die tückische, abschüssige erste Schikane berüchtigt. Doch das Training seit Australien zahlt sich aus, und das gute Wetter trägt sicher auch seinen Teil dazu bei: Am Ende saust mein roter Ferrari als Achter über die Ziellinie. Das bringt zwar leider keine Punkte, aber wer wird angesichts einer Verbesserung um 10 Plätze im Vergleich zum vorherigen Rennen schon Trübsal blasen wollen? Ganz und gar keine gute Luft herrscht beim Rennen in Buenos Aires im Ferrari-Lager. Bereits in Runde 16 verabschiedet sich der Motor. Auch am Nürburgring versagt die Motorelektronik nach drei Vierteln des Rennens.

„Etwas mehr Freude kommt beim Training in Imola auf."

Der Kurs macht Spaß, und das Wetter ist günstig. In der Qualifikation sichere ich mir den vierten Startplatz. Soweit, so gut. Wieder ertönt das Startsignal. Doch beim Anblick dessen, was sich danach auf der Strecke abspielt, würde sich Ayrton Senna im Grabe umdrehen. Der Start verläuft zuerst ganz normal, aber leider habe ich ganz übersehen, daß neben mir ein anderer Fahrer zum Überholen angesetzt hatte. Diesen bemerke ich erst, als der Kontakt unserer Reifen meinen Ferrari in die Luft hebt und quer über die Piste schleudert. Ich lande direkt vor meinem Teamkollegen Eddi Irvine auf der Strecke, der nicht mehr bremsen konnte. Das Resultat: zwei völlig verbeulte Ferraris.

„In den folgenden Rennen fahre ich etwas zurückhaltender."

Mein bisheriges Prinzip, „In dubio pro Gaspedal", hat sich als nicht besonders erfolgreich erwiesen, mit der neuen Zaghaftigkeit war allerdings auch kein Pünktchen zu gewinnen. Der erste Erfolg kam in Kanada: Platz zwei beim Grand Prix in Montreal. Nie knallten die Sektkorken schöner. In England wieder ein Getriebeschaden, dafür wurde ich beim Heimspiel in Hockenheim entlohnt: Zum ersten und einzigen Male gelang es mir, ganz oben auf dem Siegertreppchen zu stehen. Die weiteren Rennen verliefen weniger ruhmreich, mein Crash-Debakel im Tifosi-Tempel Monza war ebenfalls nur für negative Schlagzeilen zu gebrauchen. Ein würdevoller Abschluß dann beim letzten Grand Prix in Susuka, Japan: Platz drei direkt hinter Damon Hill und Jean Alesi. Mit 20 Punkten plaziere ich mich in der Gesamtwertung knapp vor Rubens Barrichello auf Platz 6, Weltmeister wird – verdienterweise – Damon Hill.

Jan Mandler



Gasgeben, runterbremsen: Einfahrt in die Variante Goodyear nach dem Start in Monza.

Spiele-Controller

Lenkrad-Meisterschaft

Mittlerweile finden immer mehr Lenkräder den Weg in die Kaufhallen, die ganz offensichtlich einem Design-Wettbewerb entsprungen sind. Ob diese Objekte moderner Ergonomiekunst auch wirklich maximalen Spielespaß garantieren, erfahren Sie im ersten Teil unseres Vergleichstests. Im Prüflabor wurden diverse Systeme mit und ohne Pedale genau unter die Lupe genommen.

Durch das Force Feedback-Element kommt Leben in die Lenkrad-Branche. Es gibt kaum einen Hardwareschrauber, der hier nicht an einem entsprechenden Eingabegerät herumexperimentiert. Die ersten Ergebnisse sind aber wahrscheinlich erst im Laufe des Jahres zu erwarten, da die jeweiligen Schnittstellen (DirectInput sowie das i-Force-Protokoll) offensichtlich noch nicht optimal ausgereift sind. Der Hobby-Schumi muß sich deshalb vorerst noch mit den kraftlosen Lenkradsystemen begnügen, die je nach Ausführung schon für sehr realistische Fahreinlagen eingesetzt werden können. Gerade in der Zeit nach Veröffentlichung der genialen F1 Racing Simulation von Ubi Soft wird sich so mancher bisher standhaft gebliebene Zocker fragen, ob jetzt nicht die Zeit für eine kleine Investition gekommen ist. Formel 1-Einsteiger können sich durchaus an ein pedalloses Gefährt wagen, da die Beherrschung des Lenkrades an sich schon einige Übung abverlangt. Hochgeschwindigkeits-Virtuosen sind bei einem vollausgebauten Renn-System am besten aufgehoben, wobei sich hier das Formula 1 von Thrustmaster als Award-Empfänger fast schon aufdrängt. Testfahrten unternahm die Redaktion übrigens mit der bereits erwähnten Pisten-Referenz F1 Racing Simulation.





CH PRODUCTS RACING WHEEL

Völlig überraschend traf direkt aus Amerika das CH Racing Wheel ein. Die graue Lenkrad-Maus ist sehr spartanisch mit vier Knöpfen ausgestattet, die als Beschleunigungs-, Brems- und Gangschaltungswerkzeug dienen. Die Befestigung ist demgegenüber sehr benutzerfreundlich ausgefallen und hinterläßt einen höchst stabilen Eindruck. Leider macht sich das schwammige Lenker-Feeling auch im Spiel recht nervig bemerkbar: Von jeglichen Steuerwiderständen befreit, wird das Anfahren von engen Kurven zur regelrechten Rutschpartie. Erwähnenswert ist die Kompatibilität zu den CH-Pedalen als Upgrade-Möglichkeit.

Ausstattung:....befriedigend
Software: ....gut
Technik: ....befriedigend
GESAMTURTEIL: befriedigend



Das V3 von InterAct stellt eine ungewöhnliche Konstruktion dar, da das Lenkrad sozusagen als Sitzmöbel zwischen das Spiele-Gebein geklemmt wird.

INTERACT V3 RACING WHEEL

Um den Komfort zu steigern, sind individuelle Höhen- und Winkeleinstellungen am Steuerrad möglich. Außerdem kann der Fahrer direkt an der Hardware die Lenkempfindlichkeit einstellen und gegebenenfalls die üppig vorhandenen Funktionstasten neu belegen. Leider sind die Pedale nicht unbedingt übermäßig standfest konstruiert. Im Zusammenspiel mit dem Klemmrad ergibt sich dadurch trotz annehmbarer Rennergebnisse auf Dauer eine sehr unbequeme Sitzhaltung beim Spielen.

Ausstattung: ....gut
Software: ....gut
Technik: ....befriedigend
GESAMTURTEIL: ....gut

THRUSTMASTER GRAND PRIX 1

Das Grand Prix 1 stellt den Einstieg in die Lenkrad-Familie bei Thrustmaster dar. Das Wheel wird mit zwei Schraubzwingen an Ihrer Rennunterlage befestigt – eine optimale Standsicherheit für heiße Rennsituationen ist dadurch nur bedingt gewährleistet. Spezielle Hebel sorgen für ein sehr angenehmes Beschleunigen und Abbremsen – Schalt-Ambitionen erledigen Sie mit den im Lenkrad eingebauten Tipp-Tasten. Wer keinen gesteigerten Wert auf Pedal-Action legt oder einen ersten Eindruck von den Möglichkeiten heutiger Formel 1-Hardware bekommen will, liegt mit dem mit knapp 150,- Mark angesetzten Grand Prix 1 jedenfalls genau richtig.

Ausstattung:....befriedigend
Software: ....gut
Technik: ....gut
GESAMTURTEIL: ....gut



Die frühere Referenz T2 stellt eine aufgebohrte Grand Prix-Variante dar. Statt Gas- und Bremshebel spendierte Thrustmaster der Renneinheit eine Pedalausführung.

THRUSTMASTER FORMULA T2

Außerdem verwandelten sich die auf dem Steuerrad befindlichen Schaltknöpfe in eine Tipp-Gangschaltung, die jedoch keine spürbare Rückmeldung aufweist. Dem edlen Lenkrad-Design steht eine etwas unbefriedigende Pedalkonstruktion gegenüber: Trotz guter Verarbeitung sind die Fußwerkzeuge zu klein ausgefallen, stehen zu eng beisammen und sind heftigen Fuß-Attacken gegenüber ziemlich machtlos. Im Vergleich zum neuen Formula 1 zieht das T2 deshalb deutlich den kürzeren.

Ausstattung: ....gut
Software: ....gut
Technik: ....gut
GESAMTURTEIL: ....gut



THRUSTMASTER FORMULA 1

Das Formula 1 stellt die konsequente Weiterentwicklung des T2 dar. Dessen Kritikpunkte nahm man bei Thrustmaster sehr ernst und verbesserte daraufhin fast alle negativen Features des einstigen Aushängeschilds. Das Ergebnis ist eine nochmals optimierte Steuereinheit mit integrierten Funktionstasten, eine vorbildliche Standsicherheit des kompletten Systems, eine gnadenlos realistische Gangschaltung sowie edle Pedal-Accessoires mit eingebautem Widerstand. Eigentlich fehlt nur die Force Feedback-Option, um den rasanten Hochgeschwindigkeits-Zirkus Formel 1 live mitzuerleben.

Ausstattung: ....gut
Software: ....sehr gut
Technik: ....sehr gut
GESAMTURTEIL: ....sehr gut



VIDIS DESTINY STEERING WHEEL

Bevor Vidis als einer der ersten Distributoren mit einem FF-Lenkrad auf den Markt kommen will, fuhren wir unsere Testrunden noch mit dem Destiny Steering Wheel. Das dem Konsolen-Kollegen „Mad Katz" nachempfundene Lenkrad wird per Gummipropfen an den Schreibtisch gefesselt – große Standsicherheit bietet dieses Prinzip mit Sicherheit nicht. Auch die Pedale machen bei heißen Manövern gerne mal einen Freischwimmer-Schein. Ansonsten muß man dem F1-Gerät eine gute Spielbarkeit und ein ansehnliches Preis-Leistungs-Verhältnis bescheinigen.

Ausstattung: ....gut
Software: ....gut
Technik: ....befriedigend
GESAMTURTEIL: ....gut



ZYE RACING SIMULATOR

Völlig überraschend traf direkt aus Amerika das CH Racing Wheel ein. Die graue Lenkrad-Maus ist sehr spartanisch mit vier Knöpfen ausgestattet, die als Beschleunigungs-, Brems- und Gangschaltungswerkzeug dienen. Die Befestigung ist demgegenüber sehr benutzerfreundlich ausgefallen und hinterläßt einen höchst stabilen Eindruck. Leider macht sich das schwammige Lenker-Feeling auch im Spiel recht nervig bemerkbar: Von jeglichen Steuerwiderständen befreit, wird das Anfahren von engen Kurven zur regelrechten Rutschpartie. Erwähnenswert ist die Kompatibilität zu den CH-Pedalen als Upgrade-Möglichkeit.

Ausstattung: ....sehr gut
Software: ....gut
Technik: ....gut
GESAMTURTEIL: ....gut

Die Endergebnisse

Hersteller	CH Products	Interact	Thrustmaster	Thrustmaster	Thrustmaster	Vidis Destiny	Zye
Modell	Racing Wheel	V3 Racing Wheel	Grand Prix 1	Formula T2	Formula 1	Steering Wheel	Racing Simulator
Info-Telefon	0541-122065	04287-1251-13	08161-871093	08161-871093	08161-871093	040-514840-0	0541-122065
Preis (lt. Hersteller)	DM 150,-	DM 149,-	DM 149,-	DM 239,-	DM 289,-	DM 149,-	DM 399,-
Ausstattung	Lenkrad	Lenkrad + Pedale	Lenkrad	Lenkrad + Pedale	Lenkrad + Pedale	Lenkrad + Pedale	Lenkrad + Pedale
Funktionsknöpfe	4	8	4	2	2	6	2
Schaltknüppel	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein
Linkshänder	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja
Kabellänge (cm)	180	220	200	180	170	180	200
Widerstand	schwach	mittel	stark	stark	stark	mittel	stark

Force Feedback-Lenkräder

Muskelprotze

Hantelbänke, Laufbänder und Butterfly-Maschinen sind out. Anstatt die Freizeit schwitzend in der Muckibude zu verbringen, kann sich der fitneßbemühte Spieler ab Herbst an Lenkeinheiten mit Wackelgarantie vergreifen. Lesen Sie nach, mit welchen Renn-Controllern Sie ihren Zocker-Bizeps zukünftig stählen können.

Auf dem Lenker befinden sich insgesamt vier Feuerknöpfe sowie Gas- und Bremswippen.

Der Klemm-Mechanismus wurde im Vergleich zum Formula 1 noch verbessert.

Die Pedale müssen durch die Wippen am Lenker nicht zwangsläufig zum Einsatz kommen.

Durch hohen Druck will Thrustmaster beim Force GT besonders kräftige FF-Effekte erreichen.

Auf der Spielemesse E3 in Atlanta konnten wir uns einen ersten Eindruck von vielen Lenkradsystemen verschaffen, die sich momentan noch in der Entwicklung befinden. Den ersten Boxenstopp legte die Hardware-Redaktion beim R4 Force Wheel von Saitek (089-54612710) ein, das (exklusiv) auf der FF-Technologie von Microsoft basiert. Das Design der eigentlichen Steuereinheit ist recht kompakt ausgefallen, so daß der Halte-Mechanismus mit einer Klemmvorrichtung auskommt. Trotz der digitalen Technik ist das Wheel zu allen Betriebssystemen kompatibel und benötigt lediglich einen Gameport (alternativ einen USB-Anschluß). Die mitgelieferten Pedale sind sehr stabil gebaut und erlauben die Justierung des Widerstandes. Spätestens im Oktober soll der Startschuß für das R4 Wheel mit FF (399,- Mark) und ohne Krafteinlagen (249,- Mark) erfolgen.

Starke Konkurrenz

Der Spezialist für stabile Seitenlagen in engen Kurven hat gleich mehrere Lenkräder in der Controller-Pipeline. Aus FF-Sicht ist natürlich das Thrustmaster Force GT (08161-871093) am interessantesten, das alternativ an einem seriellen oder USB-Port Anschluß findet. Die Analog-Technik sorgt dabei für die Kompatibilität zu allen Betriebssystemen, während auf Schnittstellenseite das i-force-Protokoll unterstützt wird. Gegenüber der normalen Wheel-Referenz Formula 1 bietet das Force GT Verbesserungen im Detail (siehe Abbildung). Ab Oktober wird das Force GT für 350,- bis 400,- Mark im Handel bereitstehen. Das Force RS von ACT Labs (www.actlab.com/gamegear) konnte in einem funktionsfähigen Zustand bewundert werden und soll im Juli erscheinen. Der Griff ist mit einem Leder-Imitat ummantelt. Das Lenker-Fundament ist dabei massiv ausgefallen und wird mit zwei Klemmen am Tisch befestigt. Weniger berauschend sind die F1-Wippen ausgefallen, die einen klapprigen Eindruck hinterließen. Anubis (06897-908825) will den FF-Hoffnungsträger in Deutschland für knapp 300,- Mark an den Start schicken.



Kraftkonkurrenten

SC&T zeigten die FF-Variante des Ultimate Per4mer Wheels an ihrem Messestand. Herausragende Features sind eine Vielzahl von programmierbaren Knöpfen, die Übertragung enorm kräftiger FF-Effekte sowie standsichere, stählerne Pedale. Der Vertrieb in Deutschland wird unter anderem von Pearl (0180-55582) organisiert, wobei deren angekündigter Preis von 550,- Mark sehr hoch ausfällt. Von Vidis (040-5148400) ist spätestens ab Herbst die FF-Variante des PC Wheels zu erwarten, das im Vergleich zum kraftlosen Kollegen stabiler ausfallen wird. Neben integrierten Schraubzwingen ist eine metallverstärkte Basis hervorzuheben. 12 Monate Garantie sowie die Ausstattungs-Option mit zwei FF-Spielen runden den soliden Eindruck ab.

Thilo Bayer

Alternativ zu den Pedalen kann der Fahrer auch mit Wippen am Lenkrad bremsen und beschleunigen.

Mit dem silbernen Schaltknüppel müssen fortgeschrittene Lenk-Artisten nicht auf Automobil-Realismus verzichten.

Das gummierte Lenkrad erlaubt optimalen Halte-Komfort.

Gas und Bremse haben wie im richtigen Pilotenleben unterschiedliche Widerstände.



Das Force RS von ACT Labs/-Anubis ist zum i-force-Protokoll sowie zu DOS/Win9x kompatibel.

Allgemeine Tips und Hinweise zu allen Strecken

F1 Racing Simulation

Die derzeit beste Rennsimulation hat alles, was sich Formel 1-Fans nur wünschen können. Damit Sie auch in Sachen Tips & Tricks wunschlos glücklich werden, liefert Ihnen bereits die erste Folge einer dreiteiligen Serie handfeste Infos über Setups, Computergegner, die optimale Perspektive, Überholmanöver, Boxenstrategien und vieles mehr. Dazu: Daten & Fakten zu den WM-Läufen in Australien und Brasilien.



Crammond hat den Anschluß verpaßt! Die neue Referenz im F1-Rennzirkus heißt F1 Racing Simulation!

Qual der Wahl

TIP: Achten Sie darauf, welchem Team Sie Ihre Dienste anbieten! Suchen Sie neue Herausforderungen, begnügen Sie sich mit vorletzten Plätzen oder möchten Sie die Weltmeisterschaft gewinnen? An Ihre Wünsche wurde gedacht! Trotz identischer Setups fahren Sie mit Williams schnellere Runden als mit Minardi oder Tyrell.

Teurer Rat

Brenzlige Situationen entstehen häufig, wenn der Fahrer kurzfristig die Kontrolle über seinen Wagen verliert und eine halbe Drehung auf der Piste demonstriert (denken Sie an Ukyo Katayama, den König der „Spins"). Glücklicherweise gelingt es den realen Formel 1-Fahrern, ihr Auto innerhalb weniger Sekunden und auf minimalem Raum wieder in Fahrtrichtung auszurichten. Meist ist der Auslöser einer Pirouette ein übersteuertes Fahrzeug, dessen Hinterreifen in einer Kurve die Traktion verlieren. Bei MicroProse hatte der Pilot einen speziellen Gang, mit dem er aus dem Stand seinen Wagen wieder in Fahrtrichtung schleudern konnte. Ubi Soft verwöhnt Sie leider nicht mit diesem Hilfsmittel. Sollten Sie zudem noch die Schleuderkorrektur und Traktionskontrolle eingeschaltet haben, so geht der Schuß erst recht nach hinten los.

TIP 1: Fahren Sie bei einer blockierten Strecke auf jeden Fall von der Piste ins Gras (notfalls auch ins Kiesbett). Sie verringern auf diese Weise nicht nur das Risiko, von der Konkurrenz angefahren zu werden, sondern verlieren auch die Bodenhaftung. Auf dem Gras rutscht es sich nämlich vorzüglich, und selbst der Kies ist nicht so griffig wie der Asphalt. Sobald Sie also etwas anderes als Teer unter Ihren Rädern spüren, leiten Sie die Kehrtwende ein. Bremsen Sie das Fahrzeug bis zum Stillstand hinunter und schlagen Sie das Steuer in Fahrtrichtung ein. Deaktivieren Sie mit der Taste F7 die Automatikschaltung und legen Sie den ersten Gang ein. Holen Sie tief Luft und geben Sie Vollgas! Ihr Wagen setzt sich kurz in Bewegung und bricht anschließend am Heck aus. Sobald Ihr Heck herumschleudert (bei ca. 60 km/h), nehmen Sie den Fuß leicht vom Gas! Bremsen Sie anschließend ab, wenn Sie wieder in Fahrtrichtung stehen. Erst wenn Ihr Auto absolut stillsteht, beschleunigen Sie, um ein weiteres Ausbrechen zu verhindern.

TIP 2: Anfänger sollten daher lieber ein untersteuerndes Setup als ein übersteuerndes wählen und einen Ausritt über die Kerbs vermeiden.

TIP 3: Sie können bei unproblematischer Verkehrslage auch auf der Straße wenden, allerdings benötigen Sie dazu mehr Beschleunigungsweg und riskieren doch oft eine Kollision mit den Hintermännern. Da Sie auf der Straße schneller die kritische Geschwindigkeit erreicht haben als auf dem Gras, dauert der Schleudervorgang außerhalb der Bahn ein wenig länger. Allerdings verringert sich das Unfallrisiko außerhalb der Strecke drastisch, und da Sie ohnehin bereits wertvolle



Schlechte Witterungsverhältnisse tragen stark zu zeitraubenden Drehern bei.

Die Leistung der 11 Teams

Damit Sie einen besseren Überblick über die Leistungen der elf Teams haben, sind nachfolgend deren Motorleistungen aufgelistet:

Ferrari: 720 PS (Qual. 745), Drehzahl 16.300 U/min (Qual. 16.600), Hubraum 2.998,1 cm^3
Benetton: 740 PS (Qual. 750), Drehzahl 16.600 U/min (Qual. 16.800), Hubraum 2.998,3 cm^3
Williams: 740 PS (Qual. 750), Drehzahl 16.600 U/min (Qual. 16.800), Hubraum 2.998,3 cm^3
McLaren: 715 PS (Qual. 735), Drehzahl 16.000 U/min (Qual. 16.600), Hubraum 2.996,4 cm^3
Ligier: 680 PS (Qual. 695), Drehzahl 15.600 U/min (Qual. 16.000), Hubraum 2.991,4 cm^3
Jordan: 710 PS (Qual. 725), Drehzahl 15.800 U/min (Qual. 16.600), Hubraum 2.998,3 cm^3
Sauber: 650 PS (Qual. 660), Drehzahl 15.800 U/min (Qual. 16.500), Hubraum 2.996,4 cm^3
Arrows: 620 PS (Qual. 635), Drehzahl 14.000 U/min (Qual. 14.700), Hubraum 2.987,9 cm^3
Tyrell: 655 PS (Qual. 665), Drehzahl 15.600 U/min (Qual. 16.000), Hubraum 2.991,8 cm^3
Minardi: 600 PS (Qual. 620), Drehzahl 13.800 U/min (Qual. 14.400), Hubraum 2.995,2 cm^3
Forti: 625 PS (Qual. 640), Drehzahl 14.800 U/min (Qual. 15.300), Hubraum 2.994,1 cm^3

Sekunden verloren haben, sollte der Spin abseits der Fahrbahn Ihre erste Wahl sein.

Es kommt noch schlimmer

1. Eine gravierende Charakterschwäche legen die Computergegner während des Rennens zutage. Statt vor einer Überrundung artig Platz zu machen, blockieren und bremsen die langsamen Vordermänner die Verfolger erbarmungslos aus. Der mühsam erkämpfte Vorsprung zum Hintermann schmilzt mit jeder Sekunde, die Sie hinter dem sturen Schleicher verweilen. Marshalls, die mit blauen Flaggen wedeln, glänzen durch Abwesenheit. Selbst bei einem Überholmanöver beharren die Hinterbänkler auf ihrer Linie und riskieren eher einen Zusammenstoß, als sich überrunden zu lassen. Nutzen Sie also jede Überholmöglichkeit. Lassen Sie sich vor einer Kurve kurz zurückfallen, um schneller herausbeschleunigen zu können.
2. Eine vollkommene Pechsträhne durchleben Sie, wenn Sie eine 10-Sekunden-Strafe aufgebrummt bekommen und in derselben Runde von einem Defekt wie Plattfuß oder Spoilerbruch heimgesucht werden. Die Regeln besagen, daß Sie Ihre Strafe innerhalb von zwei Runden absitzen müssen. Sobald Sie sich aber mit Ihrem weidwunden Fahrzeug in die Box quälen, müssen Sie zuerst die Zeitstrafe abbrummen, bevor Ihre Schäden beim nächsten Boxenstopp repariert werden. Ob Sie wollen oder nicht, Sie werden mit dem havarierten Boliden zurück auf die Piste geschickt und müssen zwangsläufig noch eine weitere Runde drehen! Aus diesem Grund sollten Sie bei einer Stop-and-Go-Strafe schnellstmöglich an die Box fahren.

Windschattenspiele

Aufgrund der heutigen Entwicklungsstufe sind Überholmanöver aus dem Windschatten heraus eher selten geworden. Gelangte man vor einigen Jahren bereits 100 Meter hinter dem Vordermann in den günstigen Windschatten, so muß man sich heute auf 20 bis 30 Meter nähern. Dadurch können Sie nicht den nötigen Geschwindigkeitsüberschuß aufbauen, um einen ebenbürtigen Gegner auf der Geraden zu überholen.

TIP 1: Sinnlos sind Windschattenfahrten aber dennoch nicht. Sie verringern den Spritverbrauch wenige Sekunden lang, und Ihr Vordermann kann Ihnen so schnell nicht wieder entkommen.



Bei der Einfahrt in die Boxengasse müssen Sie auf die Geschwindigkeit achten, um keine Zeitstrafe zu erhalten. Außerdem lassen sich so Dreher vermeiden.

TIP 2: Spätestens vor der nächsten Kurve muß er abbremsen. Das ist Ihre Chance! Da die meisten Kurven auf der Außenbahn in Angriff genommen werden, weichen Sie schnell auf die Innenbahn aus. Sobald Sie sich auf gleicher Höhe mit dem Gegner befinden, bremsen Sie ab! Ihr Gegner hat nun keine andere Wahl, als Ihnen den Vortritt zu lassen. Dieses Manöver sollten Sie gut beherrschen, da sich derartige Überholmöglichkeiten häufig anbieten. Das liegt daran, daß sich die Computergegner einen Lidschlag früher in Kurven einbremsen, als sie müßten. Wichtig ist aber, daß die Kurve vom Noch-Vordermann auf der Außenseite angefahren wird und Sie (besonders bei Gegnern mit leistungsstarken Boliden) die ABS-Hilfe deaktiviert haben!

Adleraugen

Da Sie in einem F1-Boliden sehr tief sitzen, können Sie den Streckenverlauf nicht gut überblicken. Eine Kurve und deren Winkel erkennen Sie erst, wenn Sie fast schon in sie eingefahren sind! Deshalb müssen Sie jeden Streckenmeter im Schlaf beherrschen, um sich voll und ganz auf die Gegner konzentrieren zu können. Gerade bei neuen Strecken stoßen Sie aus der Cockpitsicht auf Orientierungsprobleme.

TIP: Üben Sie deshalb die Strecken mit einer der extremen Kamerasichten, zwischen denen Sie mit F2 und F4 umschalten können.



Die gleiche Stelle aus einer anderen Perspektive – Geschmackssache.

Der frühe Vogel fängt den Wurm

Erlaubt ist, was nicht verboten ist! Eine bessere Startsituation fahren Sie sich heraus, wenn Sie die Option Frühstart aktivieren. Sie bekommen die 10-Sekunden-Strafe nämlich erst dann auferlegt, wenn Ihr Fahrzeug vollständig über die Startmarkierung gefahren ist!

TIP 1: Warten Sie drei Sekunden, nachdem die letzte Lampe aufgeleuchtet ist, und tippen Sie leicht aufs Gaspedal!

TIP 2: Ihr Wagen sollte sich mit höchstens 10 km/h in Bewegung setzen. Sie schlagen damit zwei Fliegen mit einer Klappe. Sobald die Lampen erlöschen, haben Sie im Idealfall schon 10 km/h auf dem Tacho, und Sie müssen nicht von Null beschleunigen. Mit der zweiten Klappe haben Sie zum Vordermann bereits einige Meter gewonnen, so daß sich Ihnen eine gute Überholmöglichkeit bietet.

Asphaltsafari

Die meiste Zeit können Sie in den Kurven verlieren. Falls Sie zu früh bremsen, schleichen Sie langsam durch die Biegung und verlieren den Kontakt zum Vordermann. Bremsen Sie zu spät, so landen Sie entweder auf dem Fairway, im Bunker oder Sie müs-



Ein zaghafter Frühstart mit Feingefühl hilft Ihnen, den Abstand zum Vordermann zu verringern. Wer zu schnell ist, wird aber von der Rennleitung bestraft.



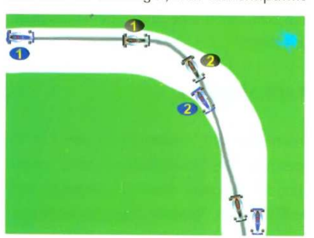
In dieser Phase befindet man sich schon knapp hinter dem roten Ferrari.

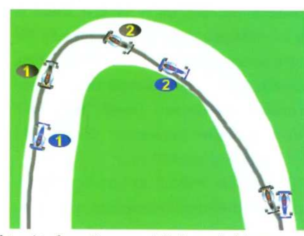


Vor der Kurve kann theoretisch noch die Spitze übernommen werden.

sen so stark in die Eisen treten, daß Sie Ihre Reifen ruinieren und mit einem Bremsplatten weiterfahren müssen. Ein Bremsplatten hat nicht nur Traktionsverlust zur Folge: Da der Reifen nicht mehr rund läuft, schlägt das Lenkrad auch bei jeder Radumdrehung spürbar in Ihre Handflächen. Unter Umständen müssen Sie einen zusätzlichen Boxenstopp einlegen, damit Ihnen der Reifen nicht platzt!

TIP: Die Ideallinie ist nicht immer die schnellste. Eine Ideallinie bezieht sich vornehmlich auf das optimale Wagen-Setup. Sobald Ihre Reifen im Laufe der Zeit an Bodenhaftung verlieren, drohen Sie beim Einhalten der vorgeschlagenen Linie nach außen wegzudriften. Halten Sie sich also an die Regel, den Einlenkpunkt dem Beschleunigungspunkt bei nachlassender Bodenhaftung anzunähern! Im Klartext heißt dies, daß die Strecke zwischen dem Einlenken in die Kurve und dem Herausbeschleunigen aus der Kurve kürzer werden muß. In den nachfolgenden Grafiken sehen Sie zwei Kurven, die von einem neubereiften, blauen Wagen und einem grauen Rennwagen mit alten Schlappen befahren werden. Die helle Markierung stellt die reguläre Ideallinie dar, während die graue Linie den Weg des älterbereiften Kollegen symbolisiert. Die Autos mit der nebenstehenden Ziffer 1 geben die Positionen an, an denen Sie das Lenkrad einschlagen müssen. Ab der Ziffer 2 hingegen müssen Sie wieder beschleunigen!





Wie Sie sehen, verlagert sich der Einlenkpunkt mit alten Pneus zeitlich nach hinten und der Beschleunigungspunkt dementsprechend nach vorne.

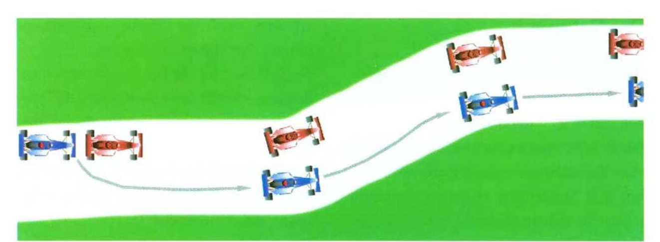
Überholmanöver

TIP 1: Die häufigste Überholmöglichkeit bietet sich Ihnen vor einer normalen Kurve. Kurz bevor der Gegner bremst, verlassen Sie seinen Windschatten und fahren in die Innenseite der Kurve! Sie schneiden somit die Ideallinie des Gegners, der notgedrungen auf die Außenseite der Kurve ausweichen muß. Er fährt auf diese Weise nicht nur auf der schmutzigen Fahrbahnseite, auf der sich Staub und Steine ansammeln, sondern er kann zusätzlich nicht voll aus der Kurve herausbeschleunigen. Sie hingegen können ein paar Zehntelsekunden früher aufs Vollgas treten und an ihm vorbeifahren. Wechseln Sie abschließend auf die Ideallinie und setzen Sie sich vor ihn.

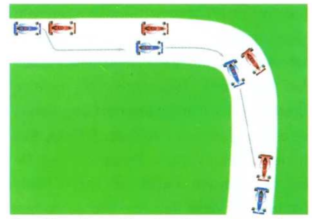
Es gibt zwei verschiedene Arten von Schikanen. Die „flache Schikane" setzt sich aus einer Kurvenkombination zusammen, die nahezu mit Vollgas durchfahren werden kann. Die Chance, in diesem Hindernis zu überholen, ist sehr bescheiden und besteht nur, wenn Sie in einem konkurrenzfähigen Wagen sitzen und Ihr Vordermann zu früh in die erste Kurve einbremst. Bei letzterem allerdings stehen Ihre Chancen gut!

TIP 2: Sie müssen beim Einbremsen die Ideallinie verlassen und außen am Gegner vorbeifahren. Dies gelingt Ihnen nur mit enormem Geschwindigkeitsüberschuß und einer Portion Todesverachtung. Sobald Sie in die letzte Biegung einfahren, müssen Sie den Gegner von der Ideallinie verdrängen. Gelingt Ihnen auch dieses Kunststück, so haben Sie das Nervenduell gewonnen. Nun befinden Sie sich auf der Ideallinie und können voll aus der Kurve beschleunigen, während Ihr verdutzter Gegner immer noch das Lenkrad sortiert.

TIP 3: Ganz anders verhält es sich bei engen Schikanen. Kurz vor der ersten Kurve scheren Sie aus dem Heck des zukünftigen Ex-Vordermanns. Sobald Sie einlenken, müssen Sie mindestens auf gleicher Höhe mit dem Kollegen sein, um die ideale Position in der ersten Kurve für sich in Anspruch zu nehmen. Reifen an Reifen lenken Sie sich durch die spannend gewordene Schikane. Am Ausgang müssen Sie die Ideallinie wieder verlassen, um keine Kollision zu riskieren. Allerdings dürften Sie ein gutes Stück an Boden gutgemacht haben, um beim Herausbeschleunigen die Nase vorn zu behalten. Dieser Umstand wird zu-



Dieses Manöver ist nur Piloten vorbehalten, die mit kaltem Blut gesegnet sind. Wer nur eine Spur zu schnell ist, landet unweigerlich im Kiesbett.



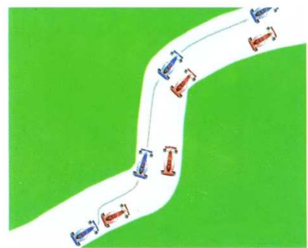
Der Klassiker: Vor der Kurve rausziehen, später bremsen und vorbei.

dem dadurch begünstigt, daß Ihr Gegner die letzte Kurve von innen durchfahren mußte und dadurch nicht optimal beschleunigen kann.

Tankstrategien

Die Tankstrategien entscheiden oft über Sieg oder Niederlage. Gerade bei Kursen wie Monaco, auf denen das Überholen mit sehr viel Risiko verbunden ist, werden die Siege von der Boxencrew gemacht. Zwar bedeutet ein zusätzlicher Boxenaufenthalt mehr Zeitverlust, aber dafür erhalten Sie neue Reifen mit mehr Grip, und Sie fahren zudem mit weniger Sprit. Ihr Wagen ist also leichter und schneller unterwegs. Ob sich ein zusätzlicher Boxenstopp für Sie lohnt, erfahren Sie folgendermaßen:

TIP 1: Fahren Sie während des Trainings in die Box und notieren Sie sich die Zeit ab der Einfahrt in die Boxengasse! Tanken Sie



Überholen Sie vor der ersten Kurve, um den Gegner von der Ideallinie zu bringen.

Sprit nach und lassen Sie die Reifen wechseln! Geben Sie abschließend frisches Gummi und fahren Sie zurück auf die Strecke! Stoppen Sie nun den Zeitmesser und notieren Sie sich die Zeit! Fahren Sie eine weitere Runde und drücken Sie erneut den Stoppuhrknopf an derselben Stelle wie vorhin; Sie bleiben aber diesmal auf der Strecke! Messen Sie nun die Fahrzeit auf dem Kurs zwischen Boxeneinfahrt und Boxenausfahrt und subtrahieren Sie das Ergebnis Ihrer Boxenzeit. Nehmen Sie an, Ihre Messungen ergeben einen Zeitverlust von 20 Sekunden. Dauert das Rennen nun 60 Runden und würden Sie zwei Stopps planen, so müßten Sie im Schnitt in Runde 20 und 40 an die Box fahren. Im Gegensatz zur Ein-Stopp-Strategie, bei der Sie in Runde 30 in die Box fahren würden, haben Sie bei einem zusätzlichen Stopp für 2x10 Runden frische Reifen! Wenn Sie also bei 10 Runden mit frischen Reifen mindestens 10 Sekunden schneller sind als mit alten Reifen über dieselbe Distanz, kann sich ein zusätzlicher Stopp lohnen.

TIP 2: Falls Ihnen in wenigen Runden ein Tankstopp bevorsteht und Sie momentan hinter einem langsameren Fahrer festhängen, so ziehen Sie den Servicestopp einfach vor. Sie würden zuviel Zeit verlieren, wenn Sie hinter einem langsameren Piloten Ihre Runden abspulen würden. Natürlich können Sie andererseits vom Regen in die Traufe geraten, wenn Sie nach dem verfrühten Boxenstopp in einem neuen Fahrerpulk festklemmen. Entscheiden Sie im Falle eines Falles intuitiv!

Machen Sie sich aber nicht die Tankstrategie von Jean Alesi zum Vorbild, der 1997 in Melbourne fünf Runden lang nicht zum Tanken an die Box fuhr und dann peinlicherweise ohne Sprit am Streckenrand liegenblieb. Flavio Briatore, bekannt für sein Temperament, dankte ihm für die Schlagzeilen.

Reifenpoker

Die optimale Reifenstrategie sieht vor, daß Sie zwei Reifensätze für das Training aufheben und vier für das Qualify.

TIP 1: Den siebten Reifensatz fahren Sie in der letzten Runde des Trainings ein, indem Sie eine Runde langsam und sehr schonend fahren. Die Gummis werden dadurch ein wenig aufgeraunt, um sich besser in den Asphalt zu krallen. Mit diesem Reifenset werden Sie am Sonntag an den Start gehen. Absolut frische Reifen haben leider den Nachteil, daß sie die ersten Sekunden schlecht greifen und daher für den wichtigen Start ungeeignet sind.

TIP 2: Sollten Sie während des Qualifys von der Piste geraten, können Sie den Reifensatz für das Rennen vergessen. Steine und Staub brennen sich in das empfindliche Gummi und reduzieren empfindlich die Bodenhaftung. Sollten Sie mit den Schlappen noch an die Bande knallen, erhöht sich zusätzlich das Risiko eines Reifenplatzers.

TIP 3: Das Reifensortiment besteht aus fünf verschiedenen Reifentypen. Reifen „A" wurde aus der härtesten Gummimischung gebacken und ist dementsprechend ver-

Steuererklärung

Am besten steuert sich der millionenschwere Wagen mit einem Lenkrad und der dazugehörigen Pedalerie. Sie können Gas und Bremse fein dosieren, minimieren das Risiko eines Drehers und schonen somit letztlich auch die Reifen. Sollten Sie hingegen mit einem analogen Joystick spielen, legen Sie Gas und Bremse auf die Y-Koordinaten des Sticks, um auch hier verschieden starke Pedaltritte zu simulieren. Zwar steuert es sich mit dem Stick nicht so lebensecht wie mit einem Lenkrad, aber Sie legen mittels Joysticksteuerung im Schnitt schnellere Rundenzeiten hin! Das liegt daran, daß Sie durch den kurzen Lenkweg eines Joysticks wesentlich schneller Ihre Räder einschlagen können als mit dem Lenkrad. Gehören Sie aber zu den eingefleischten Button-Bremsern, die nur mit den Joystickknöpfen beschleunigen oder abbremsen, so müssen Sie unbedingt die Traktionskontrolle aktivieren! Ansonsten drehen Ihre Räder ständig durch, Sie verschleißen pro Runde einen Reifensatz und kriechen qualmend um den Kurs. Sollten Sie nur mit einem Digitaljoystick gesegnet sein, so kaufen Sie sich am besten einen neuen! Schnelle Rundenzeiten legen Sie nur auf den Asphalt, wenn die Lenkung analog abgefragt wird!

schleißarm. Er eignet sich gut für das Training, um Reifensätze für das Qualify und das Rennen aufzusparen. Bei optimaler Fahrweise kann ein „Klasse A"-Reifen ein gesamtes Rennen durchhalten. Der große Nachteil der harten Reifen liegt darin, daß sie sehr wenig Grip bieten und daß Sie mit verminderter Geschwindigkeit Kurven durchfahren müssen. Die Reifen „B" und „C" sind weniger hart und sollten im Rennen aufgezogen werden. Je nachdem, wie rauh der Asphalt und Ihr Fahrstil sind, leisten die Reifen gute Dienste für ein halbes oder ein drittel Rennen. „D"-Reifen hingegen müssen Sie mindestens dreimal wechseln, da sie so weich sind, daß man sie über den Asphalt schmatzen hört. Für diese Gummis sollten Sie sich nur entscheiden, wenn Sie nicht die gesamte Renndistanz fahren möchten oder wenn Sie beim Qualify genügend Reserve-Reifen fürs Rennen haben. Zum Schluß können Sie auf Profilreifen zurückgreifen, die Sie nur während des Regens aufziehen sollten. Auf trockener Strecke fahren sich diese Gummis zu schwammig und bieten den wenigsten Grip. Selbst auf Geraden können Sie damit nicht gut beschleunigen.

Das Qualify

Bevor Sie an einem Grand Prix teilnehmen, haben Sie die Gelegenheit, während des freien Trainings das Auto optimal einzustellen. Obwohl jeder Fahrer seinen eigenen Fahrstil hat, gibt es gewisse Grundeinstellungen für jeden Kurs. Die Feineinstellungen müssen Sie gemäß Ihrer Fahrgepflogenheiten ermitteln.

TIP 1: Das Setup fürs Qualify unterscheidet sich vom Rennsetup hauptsächlich hinsichtlich der erhöhten Motorleistung und der frischen Reifen. Da Ihr Motor nur wenige Minuten durchhalten muß, verstellen Sie die Drehzahl aufs Maximum. Ebenso sollten Sie vor jeder fliegenden Runde frische Reifen aufziehen.

TIP 2: Die meisten Strecken erlauben nur eine fliegende Runde, so daß Sie insgesamt vier Versuche haben (die Ein- und Auslaufrunden werden von Ihrem Rundenkonto abgezogen). Fahren Sie die erste Runde so risikolos wie möglich, um zumindest eine akzeptable Zeit verbuchen zu können. Steigern Sie daraufhin Ihre Risikobereitschaft, und geben Sie beim letzten Versuch alles!

Das Setup

Da die Rennkurse unterschiedliche Eigenschaften haben, müssen Sie vor jedem Rennen den Wagen optimal einstellen. Ein perfektes Setup gibt es aber nicht. Sie müssen stets Kompromisse zwischen Geschwindigkeit und Straßenlage eingehen. Trotzdem sollten Sie sich an folgende Regeln halten:

Tip 1: Die Bremsbalance sollte immer etwas mehr auf den Vorderrädern als auf den Hinterrädern liegen. Da sich beim Einbremsen das Gewicht nach vorn verlagert, müssen die Vorderbremsen mehr Kraft aufbringen. Die optimale Bremsbalance ermitteln Sie, indem Sie auf der schnellsten Geraden mit Vollgas entlangfahren. Vor der angrenzenden Kurve bremsen Sie verstärkt ab und achten darauf, welche Räder zuerst blockieren. Falls es die Vorderräder sind, müssen Sie die Bremsbalance ein klein wenig nach hinten verlagern. Im Idealfall blockieren bei einer Vollbremsung alle Räder gleichzeitig. Da Sie diese Einstellung jedoch nie finden werden, entscheiden Sie sich für minimal früher bremsende Vorderräder. Leider verschleißt diese Aktion schnell Ihre Trainingsreifen, so daß Sie rechtzeitig zu einem vernünftigen Ergebnis kommen sollten.

Tip 2: Bei den Flügeln sollte der Heckflügel steiler eingestellt sein als der Frontflügel. Der Heckflügel muß die antreibenden Räder sicher auf den Asphalt pressen, um beim Beschleunigen eine optimale Bodenhaftung zu gewährleisten. Je mehr Vollgaspassagen ein Kurs hat (Extrembeispiel: Hockenheim), desto flacher müssen die Flügel eingestellt werden, um eine hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Gleicht der Kurs eher einer Serpentinenstrecke wie in Monaco, so müssen Sie die Flügelstellung erhöhen, um die Kurven ausreichend schnell durchfahren zu können.

Tip 3: Sollten Sie die Traktions- und Schleuderkontrolle aktiviert haben, bricht Ihr Fahrzeug in den Kurven weniger häufig aus. Diesen Umstand können Sie nutzen, indem Sie den Heckspoiler um ein paar Grad abflachen. Sie erreichen dadurch höhere Geschwindigkeiten auf den Geraden.

Tip 4: Die Getriebeabstimmung ermitteln Sie, indem Sie wiederum auf der längsten Geraden entlangrasen. An dem Punkt, an dem Sie ihre Höchstgeschwindigkeit erreicht haben, müssen Sie sich im sechsten Gang befinden, und das vierte Drehzahllämpchen darf noch nicht aufleuchten. Die richtige Einstellung für den niedrigsten Gang finden Sie am langsamsten Punkt der Strecke, also in einer Kurve. Achten Sie darauf, daß Sie den langsamsten Punkt im ersten Gang durchfahren, ohne daß eine Drehzahllampe aufleuchtet. Sobald Sie wieder beschleunigen, sollten die Lampen wenige Augenblicke später in ihrer gesamten Farbenpracht blinken. Den langsamsten Punkt passieren Sie somit im mittleren bis oberen Drehzahlbereich des ersten Ganges.

Tip 5: Je geringer die Bodenhöhe ausfällt, desto mehr Ansaugdruck entsteht und desto stabiler fährt sich Ihr Fahrzeug in den Kurven. Sollte das Chassis auf dem Bodenbelag aufsitzen oder gar darüberschleifen, so büßen Sie eine Menge Geschwindigkeit ein. Achten Sie bei Testfahrten ebenso darauf, mit vollen Tanks die beste Einstellung zu finden. Sollten Sie sich mit wenig Sprit auf die Jagd nach der geringsten Bodenhöhe begeben, so würden Sie beim Rennen eine unangenehme Überraschung erleben. Voll betankt nimmt schließlich auch das Gewicht Ihres Autos



Die optimale Linie der Übersetzungsverhältnisse läßt sich nur mit viel Geduld finden.

Kartenlegende

1. *In den Streckenkarten finden Sie zwei eingefügte Grafiken, die Sie über die Streckencharakteristik informieren. Der grün-rote Balken zeigt Ihnen an, wie ausgewogen das Verhältnis zwischen der Fahrzeugleistung (M) und Ihren persönlichen Fähigkeiten (F) auf diesem Kurs ausfällt. Überwiegt der grüne Balken, so befahren Sie eine Strecke, auf der Sie selbst mit leistungsschwachen Boliden und exzellenter Fahrweise die Williams deklassieren können. Auf Kursen mit erhöhtem Rotanteil spielt Ihr Können eine untergeordnete Rolle, da Sie in erster Linie hohe Spitzengeschwindigkeiten erreichen müssen.*
2. *Der nebenstehende Kreis markiert die Sicherheit der Strecke. Bei vorherrschendem Rot bedeutet ein Fehler meist das endgültige Aus, während bei Grün die Auslaufzonen vorbildlich gestaltet wurden, so daß Sie bei einem Ausritt selten anschlagen und meist unbeschadet auf die Strecke zurückkehren können.*
3. *Die schwarzen Zahlen auf blauem Grund markieren die Überholpunkte, die im Text als Tip x beschrieben werden!*

zu, und die Bodenhöhe schrumpft automatisch um einige Millimeter.

TIP 6: Die Übersetzungsverhältnisse der Gänge zwei bis sechs passen Sie entsprechend der abgebildeten Kurve an.

Kursbeschreibung & Setup

TIP 1: Mit einem schnellen Auto und im einfachsten Schwierigkeitsgrad können Sie überall überholen, während sich Ihnen mit einem mäßigen Auto im Profi-Level so gut wie keine Überholpunkte bieten. Die anschließenden Streckenkarten zeigen Ihnen farbig unterlegt, wo sich das Risiko eines Angriffs lohnt und wo nicht. Bei Grün können Sie es ruhig wagen und brauchen kaum Angst zu haben, von der Strecke gekegelt zu werden. Bei Gelb müssen Sie etwas mehr riskieren, um am Vordermann vorbeiziehen zu können. Die Chancen können in den gelben Streckenabschnitten durchaus höher sein als in den grünen, allerdings gehen Sie in den gelben Bereichen ein höheres Unfall-Risiko ein. Rot bedeutet natürlich, daß Sie bereits beim Überholansatz im Kies landen würden. Lassen Sie es also lieber!

Tip 2: Anfänger sollten in der Regel die Heckspoiler um 2 bis 3 Grad erhöhen, um ein Ausbrechen in Kurven zu vermeiden.

Großer Preis von Australien 1996

Des Kaisers neue Kleider: Michael Schumacher fährt ab dieser Saison im roten Overall, fällt aber in der 33. Runde wegen eines Bremsendefekts aus. Martin Brundle sorgt nach dem Start für einen nervenaufreibenden Unfall, den er glücklicherweise unverletzt übersteht. Am Neustart nehmen nur noch 17 Fahrer teil. Der australische Kurs bietet Ihnen stets die nötige Sicht. Das einzige Manko besteht darin, daß es nirgends am Streckenrand Merkmale für die Bremspunkte gibt, an denen man sich orientieren könnte.

Das Rennen

Der Start erweist sich durch die lange Gerade als wenig riskant. Dafür hat es die erste australische Kurve in sich, die Sie auf jeden Fall von außen in Angriff nehmen sollten. Die Computergegner stauen sich nämlich auf der Innenbahn und geben Ihnen somit die Möglichkeit, am Ausgang der Schikane vorbeizuziehen.

Geben Sie nun wieder Vollgas und bremsen Sie vor der engen Rechtskurve auf 75 km/h ab. Ein kurzes Stückchen können Sie auf 160 km/h beschleunigen, bevor Sie vor der nächsten Biegung ein wenig bremsen müssen. Nun gilt striktes Überholverbot, bis Sie die Rechtskurve, die von einem Teich umsäumt wird, mit 100 km/h durchfahren haben. Sollten Sie in einem schnellen Auto sitzen, bietet sich Ihnen nun die zweite Überholmöglichkeit. Schließen Sie in der feuchten Kurve so dicht zum Vordermann auf, wie Sie nur können. Sobald Sie sich auf dem geraden Stück befinden, scheren Sie nach rechts aus und fahren an Ihrem Kollegen vorbei. Da dieser Streckenabschnitt eine leichte Rechtskrümmung aufweist, können Sie innen am roten Renner vorbeiziehen.

Bei diesem Manöver müssen Sie sich beeilen, damit Sie vor der angrenzenden Rechtskurve wieder auf die linke Straßenseite fahren können. Mit 90 km/h zwängen Sie sich durch das Hindernis. Der angrenzende Streckenabschnitt lädt zur Vollgasfahrt ein. Solange Sie noch auf griffigen Gummis fahren, nehmen Sie die Einladung an. Sperren Sie aber Ihre Ohren auf, um beim kleinsten Reifenquietscher den Bleifuß zu heben. Es folgt eine weitere 170 km/h-Kombination, die Ihre Gegner wieder einmal zu vorsichtig durchfahren. Rücken Sie dem vorausfahrenden Sicherheitsfanatiker auf die Pelle und wiederholen Sie das bekannte Spielchen.



10. März 1996, sonnig und warm.

Auch hier müssen Sie wieder vor der angrenzenden Kurve auf die linke Seite zurückkehren, um mit maximal 105 km/h schnellstmöglich die Biegung zu durchfahren. Bis zur Zielgeraden bietet sich Ihnen keine weitere Überholmöglichkeit. Achten Sie auf die vorletzte Kehre! Sie ist enger, als es zuerst den Anschein hat. Um die reguläre Strecke nicht zu verlassen, achten Sie darauf, daß Ihr Tacho bei 65 km/h stehenbleibt. Das war's auch schon! The same procedure as every round, James!

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	10°, 10°
Gänge:	17, 25, 32, 38, 43, 46
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	57mm, 57mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0mm, 0mm, 0mm
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T/Q+R/nur Q):	A, A, C / C, C / D, D
Treibstoff:	5 l
Tankstopps:	1
Treibstoffverbrauch pro Runde:	2,6 l

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	12°, 12°
Gänge:	17, 25, 32, 38, 42, 45
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	60mm, 60mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0mm, 0mm, 0mm
Motorleistung:	16.500 U/min
Reifen (T/Q+R/nur Q):	C, C
Treibstoff:	95 l
Tankstopps:	-
Treibstoffverbrauch pro Runde:	-

Großer Preis von Brasilien



31. März 1996, stark verregnet, zum Schluß bewölkt.

Souveräne Williams im Regen. Nach 3 Runden führen sie mit fast 10 Sekunden das Feld an. Michael Schumacher, der das Rennen als dritter abschließt, muß sich vom Erzgegner Damon Hill überrunden lassen. Villeneuve zeigt durch Alesis Verfolgung Nerven und dreht sich in der 27. Runde von der Piste.

Das Rennen

Brasilien verlangt in den ersten Sekunden volle Aufmerksamkeit und Disziplin. Direkt nach dem Start quetscht sich das dicht gepackte Feld durch eine 75 km/h langsame Linkskurve, die in eine etwas schnellere Rechtskurve übergeht. Da die Ideallinie ebenfalls von innen nach außen verläuft, kann es schon nach wenigen Sekunden zu zeitlupenrelevanten Szenen kommen. Halten Sie sich aus sämtlichen Prügeleien heraus und nutzen Sie das allgemeine Chaos, um der lachende Dritte zu sein. Verringern Sie den Abstand zum Vordermann, indem Sie bereits in der langgezogenen Linkskurve so schnell wie möglich fahren. Quietschende Reifen und ein Auto, das zu stark nach rechts driftet, sind Anzeichen für zuviel des Guten. Setzen Sie am Ausgang der Curva do Sol zum Überholen an, indem Sie nach links ausbrechen und am Gegner vorbeifahren. Sie haben dafür einen langen Streckenabschnitt Zeit, so daß Sie normalerweise nicht in Bedrängnis geraten sollten.

Lenken Sie anschließend Ihren Boliden auf die Ideallinie zurück und bremsen Sie sich mit 140 km/h durch die Curva 3. Mit einer gehörigen Portion Mut und einem langsameren Gegner vor Ihnen können Sie auf der kurzen Geraden das Publikum mit einer weiteren Glanzleistung beeindrucken. Beschleunigen Sie noch in der Kurve auf 250 km/h und fahren Sie dem Gegner dicht vors Getriebe. Sobald er idealliniengetreu nach links außen fährt, bleiben Sie auf der Mitte der Strecke und fahren mit dem gewonnenen Geschwindigkeitsüberschuß an ihm vorbei. Bleiben Sie in der Mitte, damit Sie dem Überholten vor der anschließenden Kurve den Bremsweg abschneiden.

Verringern Sie Ihre Geschwindigkeit auf 170 km/h und treten Sie in der Kurvenmitte wieder aufs Gas, da die Rechtskurve am Ausgang weiter wird. In sehr seltenen Fällen, wenn Sie auf einen extrem langsamen Gegner stoßen, können Sie ihn auf der Innenseite des schnurgeraden Stückchens überholen.

Damit sind vorerst alle Überholmöglichkeiten erschöpft. Diszipliniert durchfahren Sie den Abschnitt, der mit einer 80 km/h langsamen Rechtskurve beginnt und in einer nicht ganz so lahmen Linkskurve endet. Wenige Sekunden später fahren Sie durch die 200 km/h schnelle Subida, eine langgezogene Linksbiegung, auf die Zielgerade. Bis zum Überfahren der Ziellinie haben Sie wieder ausreichend Zeit, einem Gegner Ihren Auspuff zu zeigen.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	*11°, 11°*
Gänge:	*17, 25, 32, 38, 42, 45*
Lenkung:	*22°*
Bremsbalance (V):	*55%*
Federung (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 62%, 62%*
Drehstabilisatoren (V, H):	*40%, 47%*
Bodenhöhe (V, H):	*70mm, 70 mm*
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*40%, 40%, 30%, 30%*
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 60%, 60%*
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	*-7°, -7°, -6°, -6°*
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	*0mm, 0mm, 0mm, 0mm*
Motorleistung:	*17.500 U/min*
Reifen (T/Q+R/nur Q):	*A, A, C / C, C / D, D*
Treibstoff:	*5 l*
Tankstopps:	*1*
Treibstoffverbrauch pro Runde:	*2,1 l*

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	*11°, 11°*
Gänge:	*17, 25, 32, 38, 42, 45*
Lenkung:	*22°*
Bremsbalance (V):	*55%*
Federung (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 62%, 62%*
Drehstabilisatoren (V, H):	*40%, 47%*
Bodenhöhe (V, H):	*70mm, 70mm*
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*40%, 40%, 30%, 30%*
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 60%, 60%*
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	*-7°, -7°, -6°, -6°*
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	*0mm, 0mm, 0mm, 0mm*
Motorleistung:	*17.500 U/min*
Reifen (T/Q+R/nur Q):	*A, A, C / C, C / D, D*
Treibstoff:	*5 l*
Tankstopps:	*1*
Treibstoffverbrauch pro Runde:	*2,1 l*

Großer Preis von Argentinien 1996

Böse Buben brechen nachts bei McLaren-Mercedes ins Fahrerlager ein, um das Einlaßsystem des V-10 auszuspionieren. Hills Probleme dagegen sind ganz natürlicher Art: Ein hartnäckiger Dünnpfiff erlaubt ihm nur das Trinken von Tee. Jos Verstappen nimmt Schmerztabletten ein, da die Bodenwellen auf dem Kurs laut Frentzen „steil und hoch sind wie Bordsteinkanten“. Während der Safety-Car-Phase des Rennens geht der Bolide von Diniz spektakulär in Flammen auf. Schuld daran war ein defektes Tankventil.

Das Rennen

1. Der argentinische Kurs verwöhnt zwar die Fahrer mit großflächigen Auslaufzonen und mit fairen Kurven, allerdings erschweren hügelige Passagen die Sicht. Adäquate Überholmöglichkeiten sind dünn gesät und reduzieren sich auf die beiden Geraden.
2. Nach dem Start erkämpfen Sie sich ein Plätzchen auf der linken Streckenseite. Halten Sie vor der ersten Kurve, der CURVON, ausreichend Platz zum Vorder-

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	*11°, 11°*
Gänge:	*17, 25, 32, 38, 42, 45*
Lenkung:	*22°*
Bremsbalance (V):	*55%*
Federung:(LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 62%, 62%*
Drehstabilisatoren (V, H):	*40%, 47%*
Bodenhöhe (V, H):	*70mm, 70mm*
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*40%, 40%, 30%, 30%*
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 60%, 60%*
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	*-7°, -7°, -6°, -6°*
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	*0mm, 0mm, 0mm, 0mm*
Motorleistung:	*17.500 U/min*
Reifen (T/Q+R/nur Q):	*A, A, C / C, C / D, D*
Treibstoff:	*5 l*
Tankstopps:	*1*
Treibstoffverbrauch pro Runde:	*2,1 l*

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	*11°, 11°13°, 14°*
Gänge:	*17, 25, 32, 38, 42, 45*
Lenkung:	*22°*
Bremsbalance (V):	*55%*
Federung (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 62%, 62%*
Drehstabilisatoren (V, H):	*40%, 47%*
Bodenhöhe (V, H):	*70mm, 70mm*
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*40%, 40%, 30%, 30%*
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 60%, 60%*
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	*-7°, -7°, -6°, -6°*
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	*0mm, 0mm, 0mm, 0mm*
Motorleistung:	*17.500 U/min*
Reifen (T/Q+R/nur Q):	*A, A, C / C, C / D, D*
Treibstoff:	*5 l*
Tankstopps:	*1*
Treibstoffverbrauch pro Runde:	*2,1 l*



31. März 1996, stark verregnet, zum Schluß bewölkt.



Wechseln Sie in die Streckenmitte, damit Sie in wenigen Sekunden so schnell wie möglich den Weg vor die konkurrierende Fahrzeugnase finden können.



Vor Ende der Geraden lenken Sie auf die Ideallinie und schlagen die Tür zu.

mann, da die 130 km/h-Biegung zu munteren Materialschlachten einlädt. Üben Sie sich in Geduld und nutzen Sie den kurvenreichen Abschnitt bis zur langezogenen Rechts vor der oberen Geraden, um den Abstand zum Vordermann kontinuierlich schrumpfen zu lassen. Dann schlagen Sie zu!

3. Bis zur Zielgeraden müssen Sie sich in Geduld üben, bevor Sie einen weiteren Platz gutmachen können. Das anschließende Manöver verläuft nach der Methode 08/15 und entbehrt jeglicher Spannung.
4. Kniffliger wird es am Ausgang der Geraden. Sollten Sie erst jetzt das Getriebe des Vordermanns erkennen, versuchen Sie die gezeigte Methode, bei der Sie ein geschicktes Händchen und eine Portion Feingefühl benötigen.

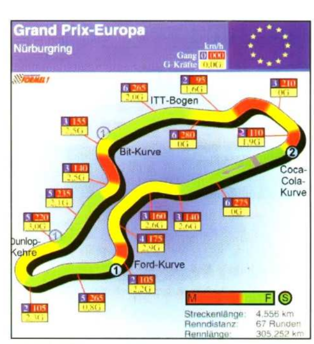
Großer Preis von Europa 1996

Benettons Pechsträhne hält an. Bei beiden Fahrern löst sich die Bremse nicht sofort, so daß sie weit zurückfallen. Ukyo Katayama ist da schon konsequenter: Beim Start würgt er den Motor ab! Zwar wird er wieder angeschoben, aber da dies laut Reglement verboten ist, wird er anschließend, auf Position zwölf liegend, disqualifiziert. Michael Schumacher, der im Qualify 1,2 Sekunden hinter den Williams lag, wird mit nur 0,7 Sekunden Rückstand als zweiter abgewunken. Villeneuve erfährt sich seinen ersten F1-Sieg.



Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	11°, 11°
Gänge:	17, 25, 32, 38, 43, 46
Lenkung:	19°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	79%, 79%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.500 U/Min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, B/B, B/D, D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	12°, 12°
Gänge:	17, 25, 32, 37, 41, 45
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	40%, 40%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 70%, 70%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	B, B
Tankstopps:	1



28. April 1996, diesig und warm.

Das Rennen

1. Der Nürburgring zählt zu den sichersten Rennkursen. Aufgrund der schnellen Kurven liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 200 km/h.
2. Die meiste Zeit können Sie gutmachen, wenn Sie die schnellen Kurven so exakt wie möglich durchfahren. Sollten Sie aus der Kurve zu langsam herausfahren, werden Sie auf den abschließenden Abschnitten von den Gegnern überholt. Umgekehrt gilt diese Regel auch. Einen weniger genauen Vordermann können Sie so auf die hinteren Plätze verweisen. Rücken Sie in der FORD-KURVE dem computergesteuerten Piloten dicht auf die Pelle.
3. Auf der Geraden nach der DUNLOP-KEHRE und vor dem ITT-Bogen verfahren Sie ähnlich. Die Überholstrategie gleicht sich in den drei Abschnitten sehr stark.



Die letzte Überholmöglichkeit auf der Zielgeraden: Beschleunigen Sie wie gehabt aus der COCA-COLA-KURVE, um den Gegner auf der Zielgeraden rechts zu überholen.

Großer Preis von San Marino 1996



5. Mai 1996, bewölkt und warm.

Alesi im Frust: Er kritisiert seinen Boliden als unfahrbar und wird von Briatore dermaßen zusammengefaltet, daß ihm anschließend die Tränen in den Augen stehen. Zweimaliges Glück für Schumi: Direkt nachdem er sich die Pole gesichert hat, knickt der obere Querlenker ab, und er fliegt von der Piste. Nach Schumachers Zieldurchfahrt auf Platz zwei explodiert die Bremsscheibe.

Das Rennen

1. Da der Kurs selbst in den Kurven breit angelegt wurde und die Geraden stets leichte Biegungen aufweisen, ergeben sich für den mutigen Piloten zahlreiche Überholpunkte.
2. Nach dem Start sollten Sie allerdings vor der Tamburello Ihren Tatendrang zügeln, da das Feld noch sehr dicht beisammenliegt. Zwischen TOSA und ACQUA MINERALI wird sich das Feld schon lichten, so daß Sie vor der VARIANTE ALTA Ihrem vorwegfahrenden Kollegen den Auspuff zeigen können!
3. Geben Sie aber lieber klein bei, wenn Sie bei den gezeigten Manövern nicht Ihre Nase vor die Ihres Gegners schieben können, da Sie sonst ins Grün abgedrängt werden. Direkt nach der neuen Schikane haben Sie allerdings eine ähnliche Chance, das versuchte Manöver erfolgreich zu wiederholen.



Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	9°, 8°
Gänge:	16, 23, 29, 35, 40, 45
Lenkung:	18°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	85%, 85%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	55%, 61%
Bodenhöhe (V, H):	66mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	30mm, 30, 20, 20
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, B/B, B/D, D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	9°, 9°
Gänge:	16, 23, 29, 35, 40, 44
Lenkung:	18°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	84%, 84%, 59%, 59%
Drehstabilisatoren (V, H):	55%, 61%
Bodenhöhe (V, H):	65mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	30mm, 30, 20, 20
Motorleistung:	17.000 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	B, B
Tankstopps:	1

Bei der Boxenausfahrt scheren Sie aus dem Windschatten des Kollegen aus.

Großer Preis von Monaco 1996



19. Mai 1996, regnerisch und bewölkt.

Nachdem Michael Schumacher auf der Pole ins Rennen geht, rutscht er zwischen LOEWS und PORTIER an die Bande und fällt aus. Frentzen verschenkt bei einer unüberlegten Attacke gegen Schumis Leutnant den Sieg! Damon Hill fällt in Runde 41 als überlegener Spitzenreiter aufgrund eines Motorschadens aus. Olivier Panis steht nach 75 Umläufen als Sieger fest und gehört zu den vier Piloten, die nicht zum Opfer der Strecke wurden.

Das Rennen

1. Erst wenn Sie die Strecke im Schlaf be-

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	19°, 18°
Gänge:	20, 25, 30, 34, 38, 42
Lenkung:	23°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	74%, 74%, 58%, 58%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	57%, 57%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-8°, -8°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.300 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, B/B, B/D, D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	19°, 19°
Gänge:	17, 23, 29, 35, 40, 43
Lenkung:	23°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	16.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	B, B
Tankstopps:	1

herrschen und sich bis zum Ende konzentrieren können, haben Sie die Möglichkeit, die Konkurrenz zu schlagen. Dann aber stehen Ihre Chancen gut!

2. Die Gegner fahren selbst im Profi-Modus zu vorsichtig an drei Kurven heran! Geben Sie Ihnen dafür die Quittung!
3. Die optisch ansprechendste Überholung können Sie Ihren Fans ausgangs des Tunnels vor der NOUVELLE CHICANE schenken. Sie müssen sich im Tunnel dem Opfer bereits soweit genähert haben, daß Sie seine Auspuffgase riechen können.
4. In der Phase, in der die Kollegen die Box aufsuchen, sollten Sie den Ausgang der Boxengasse weit umfahren, da die frisch Betankten absolut rücksichtslos aus der Box herausstechen und so manchen vermeidbaren Unfall provozieren. Da die Computergegner teilweise mit Scheuklappen unterwegs sind, kann natürlich auch Ihr Boxenaufenthalt mit einem Auffahrunfall enden. Seien Sie also beim Verlassen der Boxengasse sehr konzentriert und werfen Sie stets ein Auge in den Rückspiegel!



Quetschen Sie sich dicht an der Curbs durch die ST. DEVOTE. Die Lücke, die hinter Ihnen entsteht, wird von nachfolgenden Kollegen genutzt, die an Ihrem Überholten vorbeifahren. Bis zum CASINO herrscht totales Angriffsverbot.



Direkt nach dem Start weichen Sie auf die rechte Fahrbahnseite aus! Umfahren Sie den Stau, der sich vor der ST. DEVOTE bildet, und drängeln Sie sich vorsichtig, aber konsequent auf der Innenseite der Kurve durch!

Großer Preis von Spanien 1996



Kurz bevor der Jordan einlenken will, lösen Sie sich aus seinem Windschatten.

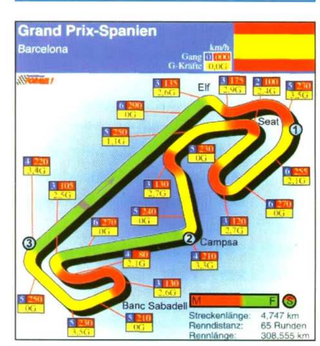
Michael Schumacher gewinnt souverän das spanische Regenrennen, obwohl ihm ab Runde 33 zwei Zylinder versagen. Ähnlich wie in Monaco kommen auch hier nur sechs Fahrer ins Ziel.

Das Rennen

1. Um in Granollers ganz vorn mitmischen zu können, brauchen Sie einen schnellen Wagen und gute Fahrzeugbeherrschung. Mit langsamen Boliden schaffen Sie es auf den Geraden nicht, die flinkeren Fahrer zu überholen, und ohne Fahrzeugbeherrschung rutschen Sie nach dem Überholen von der Piste.
2. Nach dem Start befahren Sie eine lange Gerade, die in einer scharfen Kurve mit dem Namen ELF endet. Mit frischen Reifen und einem deutlich schwächeren Vordermann können Sie in der nachfolgenden langgezogenen Rechts den Überholvorgang einleiten.
3. Unproblematisch und routinemäßig verweisen Sie die nächsten Gegner auf der Zielgeraden in die Schranken. Sie haben eine lange Gerade vor sich, so daß nichts, aber auch gar nichts schiefgehen kann.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	12°, 12°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 41, 45
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 58%, 58%
Drehstabilisatoren (V, H):	49%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 65mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 55%, 55%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	15mm, 15, 0, 0
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, B/B, B/D, D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	13°, 13°
Gänge:	19, 26, 32, 37, 42, 46
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.050 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	B, B
Tankstopps:	1



2. Juni 1996, Regen und kühl.



Fahren Sie wieder einmal so dicht wie möglich dem Vordermann ins Getriebe! Nutzen Sie dafür die vorangegangene Krümmung und den ersten Teil der kurzen Geraden! Vorsicht: Top Speed!

Großer Preis von Kanada 1996

Katastrophen-Wochenende für die Roten aus Maranello: Beim Anlassen der Motoren für die Einführungsrunde bleiben Schumachers 720 PS stumm. Die Batterien des Außenbordstarters sind leer! Der Kerpener muß aus der letzten Reihe starten. Beim zweiten Boxenstopp löst sich eine Antriebswelle und fliegt im hohen Bogen durch die Boxengasse. Eddie Irvine ist seit der zweiten Runde in der undankbaren Zuschauerrolle; es trat ein Defekt an der vorderen Aufhängung seines Boliden auf.

Das Rennen

1. Die kanadische Strecke kann in drei Segmente unterteilt werden. Im ersten Teil, auf der Front vor DROIT DU CASINO bis VIRAGE SENNA, ergeben sich die meisten Überholmöglichkeiten. Im zweiten Teil nach VIRAGE SENNA gleicht der Kurs einer Serpentinenstrecke, die besondere Aufmerksamkeit vom Piloten verlangt. Der letzte Abschnitt ähnelt aufgrund seiner Überholmöglichkeiten dem ersten und ist geprägt von langgezogenen Biegungen.
2. Nach dem Start erkämpfen Sie sich vorerst einen Platz auf der rechten Streckenseite. Setzen Sie nicht gleich zum Überholen an, indem Sie nach links lenken. Es kann Ihnen sonst passieren, daß Sie sich am Eingang der engen Kurve nicht mehr einfädeln können und mehrere Fahrzeuge passieren lassen müssen.
3. Im zweiten Drittel sollten Sie Ihren Hintermann beobachten! Auch wenn das Überholen hier sehr abenteuerlich ausfällt und die Computergegner weniger zimperlich mit ihrem Material umgehen, sollten Sie Überholversuche des Hintermanns bereits im Keim ersticken. Es kann sonst passieren, daß er sich im Eifer des Gefechts überschätzt und Ihnen seitlich in die Karre fährt. Sobald Sie im Rückspiegel einen übermotivierten Kollegen erkennen, genügen kleine Schlenker, um ihn wieder abzukühlen.
4. Ausgangs der letzten Kurve der Serpentinenstrecke treten Sie frühzeitig aufs Gas, um eine halbe Sekunde vor Ihrem neuen Vordermann zu beschleunigen. Dieser Moment verschafft Ihnen den Vorteil, den Sie brauchen. Bleiben Sie so lange wie möglich im Windschatten des Gegners! Da auch er beschleunigt, benötigen Sie die gesamte Passage zum Überholen.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	*7°, 6°*
Gänge:	*18, 26, 33, 39, 44, 48*
Lenkung:	*20°*
Bremsbalance (V):	*55%*
Federung (LV, RV, LH, RH):	*80%, 80%, 57%, 57%*
Drehstabilisatoren (V, H):	*50%, 50%*
Bodenhöhe (V, H):	*61mm, 65mm*
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*37%, 37%, 25%, 25%*
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*67%, 67%, 50%, 50%*
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	*-7°, -7°, -6°, -6°*
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	*14mm, 14, 10, 10*
Motorleistung:	*17.500 U/min*
Reifen (T / Q+R / nur Q):	*A, A, C/C, C/C, D*
Tankstopps:	*–*

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	*8°, 7°*
Gänge:	*18, 26, 34, 40, 45, 49*
Lenkung:	*20°*
Bremsbalance (V):	*55%*
Federung (LV, RV, LH, RH):	*75%, 75%, 62%, 62%*
Drehstabilisatoren (V, H):	*45%, 50%*
Bodenhöhe (V, H):	*70mm, 70mm*
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*37%, 37%, 25%, 25%*
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	*78%, 78%, 59%, 59%*
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	*-7°, -7°, -6°, -6°*
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	*17mm, 17, 45, 45*
Motorleistung:	*17.100 U/min*
Reifen (T / Q+R / nur Q):	*C, C*
Tankstopps:	*2*



16. Juni 1996, heiß und bewölkt.



Visieren Sie den Anfang der Curbs an! Erst wenn Sie nach dem Linksknick erkennen, daß vor Ihrem Vordermann genügend Platz zum Einscheren ist, können Sie eine Verbesserung der Plazierung wagen.

Großer Preis von Frankreich 1996

Die Pechsträhne bei Ferrari reißt nicht ab. Schumi erkämpft sich die Pole, rollt aber bereits in der Formationsrunde aus. Als Hill Schumachers Ausfall registriert, ist er „sehr erfreut – äh, überrascht“, wie er Journalisten gesteht. Ganz nebenbei verweigert Irvines Getriebe-Hydraulik in der sechsten Runde ihren Dienst.

Das Rennen

1. Die Überholpassagen sind lang geraten, so daß Sie nicht nur mit den nötigen PS Erfolg haben werden. Kluges Taktieren und getimte Windschattenfahrten verschaffen auch den weniger starken Boliden Vorteile.
2. Am Start sollten Sie sich möglichst zurückhalten und nicht schon vor der ESTORIL Ihre fähnchenschwenkenden Fans beeindrucken – auch wenn's noch so schwerfällt. Erst nach dieser Kurve eröffnen Sie den Schlagabtausch!
3. Je schlechter Ihre Motorleistung im Vergleich zum Vorwegfahrenden ausfällt, desto wichtiger ist die Fahrt in seinem Windschatten. Ihr Vorteil: Unter normalen Umständen kann er Sie nicht abhängen – solange Sie keinen leichtsinnigen Fehler begehen. Achten Sie daher genau darauf, in seiner Spur zu bleiben!
4. Zwischen CHICANE und LYCEE können Sie mit einem gewagten Überholmanöver auf sich aufmerksam machen. Die einzige Voraussetzung ist ein überlegenes Fahrzeug und ein spürbar langsamerer Gegner.



16. Juni 1996, heiß und bewölkt.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	13°, 13°
Gänge:	17, 24, 30, 35, 40, 44
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 68%, 68%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	15mm, 15, 10, 10
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C/C, D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	13°, 13°
Gänge:	17, 24, 30, 36, 41, 45
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	40%, 40%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 65%, 65%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	16.800 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	C, C
Tankstopps:	1


Dieser Moment reicht aus, um am Kurvenausgang auf gleicher Höhe zu liegen. Da Sie einen aerodynamisch vorteilhafteren Boliden besitzen, können Sie auf der Zielgeraden auf- und davonfahren.


Wenn Sie im Scheitelpunkt der Kurve nicht die Nase vorn haben, müssen Sie übers Gras ausweichen!

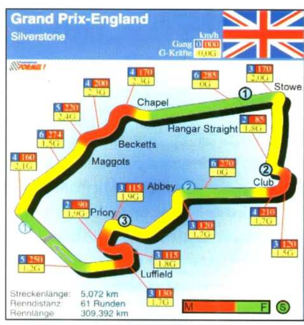

Kurz bevor der Williams abbremst, verlassen Sie die windstille Position.

Großer Preis von England 1996

Die Ferrari-Pechsträhne erlebt ihren Tiefpunkt: Michael Schumacher übersteht nur vier Runden. Aufgrund eines Hydraulik-Lecks steckt das Getriebe im sechsten Gang fest. Zwei Runden später nimmt auch Eddie Irvine seinen Helm ab. Als Gerhard Berger als zweiter hinter Jacques Villeneuve abgewunken wird, riskiert Flavio Briatore einen Schuß ins Blaue. Er legt Protest ein, da er illegale Endplatten am Williams vermutet.

Das Rennen

1. Aufgrund der langen Geraden, die hohe Endgeschwindigkeiten erfordern, haben Sie nur mit kraftvollen Boliden reelle Siegchancen. Direkt nach dem Start sollte Ihr vorrangiges Ziel sein, unbeschadet durch die erste Rechts, die COPS, zu kommen. Im langsamen Abschnitt zwischen MAGGOTS und BECKETT müssen Sie so dicht wie möglich auf den Vordermann aufschließen, um sich auf der anschließenden Geraden ein Plätzchen vorzuarbeiten.
2. Versuchen Sie eingangs der CHAPEL, den Kollegen nicht entwischen zu lassen. Treten Sie daher das Gaspedal unnachgiebig in das Bodenblech, sobald Sie den hellen Asphalt befahren.
3. Als weitaus schwieriger erweist es sich, zwischen STOWE und CLUB zu überholen. Bei diesem Manöver spielt nicht die PS-Stärke die erste Geige, sondern das Timing! PC-Piloten mit leistungsschwächeren Fahrzeugen sollten ihr Augenmerk auf die CLUB lenken. Der unterschiedliche Asphalt bietet Ihnen eine optimale Orientierungshilfe. Scheren Sie auf den letzten hellgrauen Metern nach links auf die Innenseite der kommenden Kurve aus! Bremsen Sie erst, wenn Sie den Kurvenverlauf deutlich erkennen können.
4. Um vor der PRIORY auf ähnliche Art überholen zu können, müssen Sie bereits in der Rechts vor der Mini-Geraden deutlich schneller fahren als der Ferrari vor Ihnen. Die Voraussetzungen für dieses Kunststück sind: frische Reifen, mehr PS als beim Vordermann und zwei Dutzend Quentchen Glück...



16. Juni 1996, heiß und bewölkt.




Kaum Platz vor der PRIORY! Visieren Sie beim Ausbrechen aus dem Windschatten die Mitte der inneren Curbs an und quetschen Sie sich ums Verrecken am Ferrari vorbei.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	8°, 9°
Gänge:	17, 25, 31, 36, 41, 45
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	84%, 84%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	59mm, 61mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	63%, 63%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C, C/D

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	10°, 12°
Gänge:	17, 25, 32, 37, 42, 46
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 27%, 27%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	70%, 70%, 57%, 57%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	16.600 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	C, C, C
Tankstopps:	2

Großer Preis von Deutschland 1996

M. Schumacher ist chancenlos in Hockenheim. Pro Runde verliert er im Schnitt eine Sekunde auf die Spitzengruppe. Gerhard Bergers Traum, den deutschen Grand Prix zu gewinnen, verpufft so schnell wie sein Motor, in der 43. Runde! Schumacher beendet die schwarze Serie der Roten und sieht als Vierter mit 41 Sekunden Rückstand die Zielflagge.



28. Juli 1996, warm und bewölkt.

Das Rennen

1. Mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 220 km/h liegt der deutsche Kurs auf Platz 2 der Formel. Die langen Geraden und die sich ähnelnden Kurvenabschnitte verlangen vom Fahrer kein allzu großes Maß an Können. Lediglich der Abschnitt zwischen AGIP- und OPEL-KURVE erfordert von den Piloten ein wenig Fingerspitzengefühl. Daher müssen Sie, sofern Sie den Heim-Grand Prix gewinnen möchten, mit einem leistungsstarken Fahrzeug an den Start gehen.
2. Da die permanenten Vollgasfahrten in der sengenden Juli-Sonne die Motoren bis aufs äußerste beanspruchen, stehen vermehrte Ausfälle auf der Tagesordnung.
3. Direkt nach dem Start werden die Piloten gezwungen, diszipliniert durch die NORD-KURVE zu fahren. Obwohl die Biegung weder eng verläuft noch schmal ist, sollten Sie keinen Überholversuch riskieren, da das Feld in der Regel eng beisammen liegt. Diese Zurückhaltung ist nur eine Frage von Sekunden, denn bereits auf der anschließenden Geraden haben Sie die beste Chance, Versäumtes nachzuholen.
4. Verfahren Sie in der OSTKURVE und der AYRTON-SENNA-KURVE ähnlich wie auf den Screenshots beschrieben. Dabei sollten Sie unbedingt darauf achten, daß Sie diesmal ein wenig schärfer bremsen müssen!
5. Spannend wird es aber eingangs des Motordroms. Zwischen den werbeträchtigen Kurven AGIP und SACHS können Sie Ihre Fans so richtig beeindrucken. Voraussetzung für diesen Überraschungsangriff ist, in der AGIP so dicht wie möglich auf den Vordermann aufzufahren.



Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	1°, 2°
Gänge:	18, 27, 34, 40, 45, 49
Lenkung:	18°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	74%, 74%, 59%, 59%
Drehstabilisatoren (V, H):	70%, 50%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 65mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 65%, 65%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	35mm, 35, 20, 20
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C, C/D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	2°, 2°
Gänge:	18, 27, 35, 41, 46, 50
Lenkung:	18°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 55%
Bodenhöhe (V, H):	62mm, 65mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-8°, -8°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.200 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	C, C, C
Tankstopps:	2





Ohne Motorleistung werden Sie auf der Geraden nicht überholen können.

Großer Preis von Ungarn 1996

Michael Schumacher, der von der Pole gestartet ist, schleicht mit sieben Runden Rückstand durchs Ziel. Schuld war diesmal der Gaszug. Eddie Irvine beendet aufgrund eines Getriebeschadens in der 32. Runde seinen Arbeitstag. Der fünfte Williams-Doppelsieg wirft Schumacher endgültig aus dem WM-Kampf.

Das Rennen

1. Gerade mal zwei Stellen bieten sich an, um Plätze gutzumachen. Daher müssen Sie im Qualify alles in die Waagschale werfen, denn bei einer „breiten" Fahrweise des Vordermanns haben Sie fast so schlechte Karten wie in Monte Carlo.
2. Nach dem Start bringen Sie sich in Sicherheit, indem Sie zivilisiert und ohne zu drängeln die ersten beiden Kurven durchfahren. Auf der anschließenden Geraden können Sie dem vorwegfahrenden Gegner keine Angst einflößen. Die Gerade ist



Vor der Kurve müssen Sie parallel liegen! Da Sie die Kurve enger nehmen müssen als Ihr Vordermann, dürfen Sie nicht später bremsen als er! Diesen Nachteil machen Sie jedoch dadurch wett, daß Sie den kürzeren Weg durch die erste Biegung nehmen können.



Drängen Sie den Kollegen in der Kurvenkombination ab! Auf dem Scheitelpunkt der Rechts übernehmen Sie die Ideallinie! Ihr Gegner fährt nun links von Ihnen und muß vor der kommenden Linksbiegung abbremsen und sich hinter Ihnen einreihen.



11. August 1996, heiß und bewölkt.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	17°, 17°
Gänge:	23, 28, 32, 35, 38, 40
Lenkung:	18°
Bremsbalance (V):	50%
Federung (LV, RV, LH, RH):	64%, 64%, 50%, 50%
Drehstabilisatoren (V, H):	31%, 0%
Bodenhöhe (V, H):	68mm, 72mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	60%, 60%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	53%, 53%, 25%, 25%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, B/B, B/D, D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	17°, 18°
Gänge:	22, 27, 31, 35, 38, 41
Lenkung:	18°
Bremsbalance (V):	50%
Federung (LV, RV, LH, RH):	65%, 65%, 50%, 50%
Drehstabilisatoren (V, H):	31%, 25%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 72mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	60%, 60%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	53%, 53%, 25%, 25%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	16.900 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	B, B
Tankstopps:	1

zu kurz, als daß Ihre Attacke erfolgreich verlaufen könnte. Lediglich zum Überrunden haben Sie ausreichend Zeit und Platz. Spannender wird es wenige Sekunden später, wenn sich Ihnen eine echte Chance bietet. Da die langgezogene Rechts an Schärfe verliert, können Sie bereits sehr früh aufs Gas treten und so etwas schneller die Biegung verlassen als Ihr störender Vordermann.

3. Bis zur Zielgeraden ergeben sich keine nennenswerten Chancen mehr, einen ebenbürtigen Gegner zum Duell aufzufordern. In der letzten Kurve haben Piloten mit leistungsstarken Boliden einen spürbaren Vorteil. Nur sie haben das Privileg, auf der längsten Geraden des Wochenendes einen anderen Piloten zu frustrieren.

Großer Preis von Belgien 1996

Villeneuve bereitete sich auf den Ardennen-Kurs via Videospiel vor und erkämpft sich die Pole! Schumacher gewinnt mit Glück das Rennen; spätere Untersuchungen ergaben, daß die Ölpumpe keine weitere Runde mehr überstanden hätte! Hill belegt nur Platz 5 und pokert vergebens um einen neuen Williams-Vertrag.

Das Rennen

1. Ähnlich wie in Monaco müssen Sie auch in Spa auf das Wohlwollen Ihrer Kollegen hoffen. Direkt nach dem Start treffen Sie auf die LA SOURCE, vor der Sie Ihren Boliden auf magere 60 km/h abbremsen müssen. Ein mit Adrenalin gedopter Kollege kann hier eine Massenkarambolage verursachen, bei dem die Beteiligten schuldlos aus dem Rennen ausscheiden.
2. Auf der langen Geraden haben Sie – gut getimtes Herausbeschleunigen aus der





Vor der berüchtigten EAU ROUGE verbessern Sie Ihre Plazierung. Das Manöver ist nicht kompliziert, muß aber gut getimt sein! Rücken Sie am Ausgang der LA SOURCE dem Gegner so dicht wie möglich auf die Pelle! Bevor der Vordermann auf die linke Position wechselt, müssen Sie aus seinem Windschatten herausfahren. Sie blocken ihn dadurch ab, und er muß sich vor der EAU ROUGE hinter Ihnen einreihen.



25. August 1996, warm und stark bewölkt.

EAU ROUGE vorausgesetzt – alle Trümpfe in der Hand. Mit windschattenbedingtem Geschwindigkeitsüberschuß verlassen Sie das Heck des hartnäckigen Piloten und pirschen sich an seine rechte Seite. In den seltensten Fällen gelingt es Ihnen, vor der MALMEDY den Überholvorgang abzuschließen. Da Sie die Fahrzeugnase noch nicht vorn haben, gehört die Kurve dem Gegner, der auf seiner Linie bleiben wird! Sie müssen sich daher über die Curbs hinweg an ihm vorbeiquetschen, so daß Sie ihn im Scheitelpunkt der Kurve passieren können.

3. Die schwierigste und zugleich spannendste Stelle für phantastische Kämpfe um Punkte und Positionen befindet sich zwischen STAVELOT und BUS-STOP-CHICANE.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	6°, 8°
Gänge:	18, 25, 31, 36, 41, 46
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	84%, 84%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	44%, 44%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	30mm, 30, 10, 10
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C, C/D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	8°, 10°
Gänge:	18, 25, 31, 36, 41, 46
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	50%
Federung (LV, RV, LH, RH):	69%, 69%, 65%, 65%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 45%
Bodenhöhe (V, H):	60mm, 62mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	40%, 40%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	17.100 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	C, C, C
Tankstopps:	2

Großer Preis von Italien 1996

Alesi gelingt ein Bilderbuchstart; von Platz sechs aus biegt er als Führender in die VARIANTE GOODYEAR ein. Damon Hill streift in der sechsten Runde als Streckenbegrenzer aufgestellte Reifenstapel und würgt den Motor nach einem Dreher ab.

Das Rennen

1. Alle Geraden, auf denen Überholen möglich ist, enden auf sehr ähnliche Weise in einer Linkskurve. Nach dem Start haben



Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	6°, 8°
Gänge:	18, 25, 31, 36, 41, 46
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	84%, 84%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	44%, 44%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	30mm, 30, 10, 10
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C, C/D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	6°, 7°
Gänge:	18, 26, 33, 40, 46, 51
Lenkung:	20°
Bremsbalance (V):	55%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 45%
Bodenhöhe (V, H):	70mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	16.800 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	B, B
Tankstopps:	1



8. September 1996, sonnig und heiß.

Sie einige Sekunden die Möglichkeit, einen guten Start mit einem noch besseren Platz zu beenden. Spätestens vor der VARIANTE GOODYEAR müssen Sie sich mit der momentanen Position zufriedengeben und die Ideallinie aufsuchen, um keine Zeit mit der Schikane zu vertrödeln. In der CURVA GRANDE können Sie zum Schlag ausholen.

2. Mit alten Reifen sollten Sie Ihr Glück vor der VARIANTE ASCARI versuchen. Das Vorgehen ähnelt etwas dem ROGGIA-Manöver; auch hier sollte in der CURVA DI LESMOS kein einziger Meter verschenkt werden. Auf der folgenden Geraden haben Sie dafür etwas mehr Zeit, bis der Vordermann Ihre Auspuffgase einatmen muß.
3. Die Zielgerade wird von der CURVA PARABOLICA eingeleitet, die von Ihren Gegnern nicht mit vollem Risiko befahren wird. Hier haben Sie eine weitere Möglichkeit, vor Saisonende Ihrem Teamchef zu zeigen, daß Sie unentbehrlich sind!



Da Sie in der langgestreckten Kurve nicht nennenswert langsamer als Ihr Nachbar fahren müssen, können Sie den Vorteil der Innenbahn gut nutzen.

Großer Preis von Portugal 1996

Bis sich Barrichello in der 42. Runde von der Piste dreht, wird kein Ausfall verzeichnet. Villeneuve setzt mit Blick auf den Titel alles auf eine Karte und überholt Schumacher in der CURVA SENNA. In der Bergauf-Schikane schießt Häkkinen seinen Teamkollegen Coulthard ab!

Das Rennen

1. Auf dem kriminellen Kurs haben Sie lediglich zwei Überholmöglichkeiten! Die erste offenbart sich Ihnen bereits nach dem Start. Sollten Sie vor der CURVA 1 den Gegner noch vor sich haben, nutzen Sie den anschließenden Kurvenverlauf, um Ihr Vorhaben erfolgreich zu beenden.



Beschleunigen Sie Villeneuve-like in der CURVA SENNA schon sehr früh und befahren Sie die günstige Kurveninnenseite.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	7°, 8°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 42, 46
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	85%, 85%, 67%, 67%
Drehstabilisatoren (V, H):	45%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 65mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	15mm, 15, 0, 0
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C, C, C/-
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	10°, 10°
Gänge:	18, 25, 32, 38, 43, 47
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	54°
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	69mm, 70mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0, 0
Motorleistung:	16.850 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	C, C, C, C
Tankstopps:	3



22. September 1996, bewölkt und warm.

2. Nachdem Sie sich durch den ersten Teil des Mickey-Maus-Kurses durchgequält haben, wartet nach der langsamen VIP die zweite und letzte Chance auf Sie, die PARABOLICA INTERIOR! Das war's auch schon! Nun müssen Sie noch weitere 69 Runden auf dem sträflich gefährlichen Kurs überstehen.





In der VIP sollten Sie den Abstand zum Vordermann verringern, um aus dem Windschatten zu überholen. Dann...



...geht es zur PARABOLICA INTERIOR. Hier lenken Sie eingangs der Kehre vor der Nase des Ferraris ein.

Großer Preis von Japan 1996

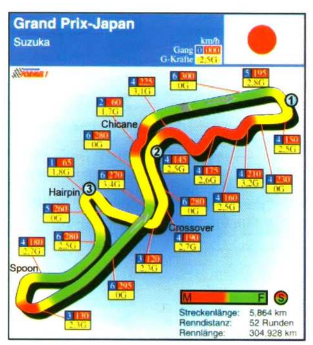


Die CORNER ONE wird im Verlauf enger, die Kollegen bremsen am Ausgang herunter, und Sie...

Um beiden Titelanwärtern gleiche Chancen einzuräumen, stehen am Sonntag früh vier vollständig montierte Boliden in der Williams-Box. Gerhard Berger macht diesmal keine halben Sachen. Er schießt Eddie Irvine vollständig ab. In der 37. Runde gewinnt Hill die WM mit 19 Punkten Vorsprung, da sich beim Teamkollegen auf spektakuläre Weise das Hinterrad löst und in die Zuschauermenge fliegt.

Das Rennen

1. Der Kurs im japanischen Suzuka beschreibt als einziger des F1-Kalenders eine Acht, ist aber alles andere als langweilig. Ähnlich wie auf der WM-Strecke in Portugal bietet sich Ihnen hier bereits in der ersten Kurve (der sogenannten CORNER ONE) die Chance, zu überholen.
2. Im kurvenreichen Abschnitt, der parallel zur Zielgeraden verläuft, müssen Sie Ihre Pferdchen zügeln. Achten Sie aber unbedingt auf die Ideallinie! In dieser Passage können Sie wichtige Zehntel gewinnen oder verschenken. Sollten Sie sich für die erste Möglichkeit entschieden haben, erhalten Sie Ihre Belohnung in der DUNLOP-CURVE.
3. Erinnern Sie sich an Japan 1997, als Irvine das gesamte Feld deklassierte! Vor der langsamen HAIRPIN lenkte Schumis Leutnant seinen Wagen rechtzeitig in die Streckenmitte und blieb bis zum Anfang der Curbs auf dem Vollgas! Mit quietschenden Reifen rutschte er am Eingang der Biegung auf die Ideallinie zurück und versägte gleich zwei Kollegen! Erst in der Mitte der Links reihte er sich wieder ins Fahrerfeld ein! Bitte nachmachen!



13. Oktober 1996, sonnig und heiß.

Einstellungen vorzunehmen an...(Qualify)	
Spoiler (V, H):	9°, 10°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 42, 46
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	60%
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 66mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	10mm, 10, 10, 10
Motorleistung:	17.500 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	A, A, C/C, C, C/D
Tankstopps:	–

Einstellungen vorzunehmen an...(Rennen)	
Spoiler (V, H):	10°, 11°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 42, 46
Lenkung:	22°
Bremsbalance (V):	58%
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	45%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61mm, 66mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0mm, 0, 0,0
Motorleistung:	17.150 U/min
Reifen (T / Q+R / nur Q):	C, C, C
Tankstopps:	2





...können an der Innenseite der Kurve an der gesamten Konkurrenz vorbeiziehen.

Kurze Tips & Hinweise zu diversen Rennspielen

Gesammelte Werke

Bleifuß 2



Probieren Sie bei dem Rennspiel einmal folgenden Trick aus: Direkt beim Start sofort in den vierten Gang und anschließend (nach etwa einer Sekunde) in den dritten Gang schalten. Jetzt sind Sie garantiert Erster und können das Rennen ungefährdet gewinnen.

Sebastian Kutsch

Bei diesem Spiel können Sie cheaten, wenn Sie diese Codes direkt im Hauptmenü eingeben:

TACAR .... Bonus-Auto
TACAR .... Bonus-Auto
TACAR .... Bonus-Auto
TACAR .... Bonus-Auto
MRTRK .... Alle Strecken sind frei anwählbar
TACARTBCARTCCARTDCAR ..... Alle Autos sind frei anwählbar
CHMPA .... Alle Turniere sind frei anwählbar

Bleifuß 2 / Bleifuß Rally

Um Bleifuß 2 mit den Autos von Bleifuß Rally zu fahren, müssen nur die Dateien „Cars102.dat" und „Cars112.dat" aus dem Verzeichnis \GFX von Bleifuß Rally in das \GFX von Bleifuß 2 kopiert werden. Wenn man jetzt nach dem Start von Bleifuß 2 das Team „Condor" wählt, stehen die Wagen von Bleifuß Rally mit altem Namen, aber neuer Hülle zur Verfügung.

Erik Hayn

Bleifuß Fun

Wenn Sie die letzten beiden Strecken von Bleifuß Fun zur Verfügung haben möchten, gehen Sie wie folgt vor:
Öffnen Sie die Datei **lgn_dos.btz** oder **lgn_win.btz** mit einem Hexeditor: Bearbeiten Sie den **Datei-Offset 1415** und ändern Sie den Wert von **00** auf **02**.

Ravi Kamran

Destruction Derby

Wenn Sie bei Destruction Derby aufgefordert werden, Ihren Namen einzugeben, sollten Sie einmal „!DAMAGE!" eingeben. Ab diesem Zeitpunkt ist es dem Computer nicht mehr möglich, Ihr Auto zu beschädigen.

Jörg Heilemann

Für alle leidenschaftlichen Autodemolierer gibt es einen neuen Code, der bei der Namenseingabe eingetippt werden muß. „REFLECT!", als Name angegeben, bewirkt, daß Sie nach dem Starten des Spiels auf einer Geheimstrecke fahren können...

Sebastian Benz

Die total verrückte Rally

Mit diesem Trick können Sie sich einfach ein paar Millionen nebenbei verdienen. Dazu benötigen Sie folgende Utensilien:

- **eine Verdopplungskarte**
- **eine Flugzeugkarte**
- **eine Kreditkarte**
- **eine Verkaufskarte**

Sind Sie im Besitz dieser Gegenstände, so setzen Sie die Verdopplungskarte und danach die Flugzeugkarte ein, mit der Sie nach London fliegen. In London angekommen, wechseln Sie ins Kaufmenü auf den Punkt Karte und setzen die Kreditkarte ein, um alles zu kaufen. Danach würfeln Sie ganz normal. In der folgenden Runde benutzen Sie nochmals die Flugzeugkarte, um nach London zu reisen. Dort wechseln Sie erneut ins Kaufmenü und setzen die Verkaufskarte ein. Jetzt verkaufen Sie alles zu 150%. Dieser Cheat sollte immer am Anfang des Jahres durchgeführt werden.

Thomas Argast

Formula One Grandprix

Wenn auf dem Bildschirm die Meldung „Race won by ..." erscheint, wechselt man so schnell wie nur möglich in die Boxengasse (vorher Return drücken). Dort warten, bis die Meldung „Race Over" erscheint, und schon findet man sich auf dem ersten Platz wieder.

Dirk Klauk

Sollte Ihnen Ihr bisheriger Rennbolide einfach zu langsam sein, haben wir genau das richtige Tune-Up für Sie. Dazu laden Sie in einen beliebigen Editor die Datei „GP.EXE", gehen zum Datei-Offset: 19.849 HEX: 4D89 und ändern die Zahl „40" in „80" um. Nun sollte Ihnen mit den jetzt vorhandenen 400 PS ein Sieg sicher sein.

Andreas Klemm

Grand Prix Manager

Um an die stattliche Summe von 900.000.000 Mark zu kommen, starten Sie das Spiel und wählen Schnellstart. Nehmen Sie ein

beliebiges Team, und nehmen Sie einmal den Windkanal in Anspruch. Speichern Sie ab, und verlassen Sie das Spiel. Den eben gespeicherten Spielstand laden Sie jetzt aus dem Verzeichnis GMP/SAVEGAMES in einen Hex-Editor und suchen in diesem nach dem Code **30D39700** – ersetzen Sie diesen Wert mit **00E9A435**, und schon sind Sie nach erneutem Laden des Spielstands im Besitz der obengenannten Summe.

Benjamin Sewerin

Wenn Sie folgende Tips befolgen, sollte dem Gewinn der Weltmeisterschaft nicht mehr viel im Weg stehen. Am besten beginnt man das Spiel mit dem Team Williams, da die Kosten allgemein ziemlich gering sind und das Team gute Leistungen bietet.

Personal: Hier gibt es einen guten Trick, um Geld zu sparen und die Verträge um eine Saison zu verlängern. Man klickt auf das jeweilige Personal (der Trick funktioniert leider nicht bei den Fahrern) und geht auf „Angebot". Nun erhöht man das Gehalt um eine Mark und bestätigt. Dieser Trick funktioniert allerdings nur am Anfang der Saison, also vor dem ersten Rennen. Sonst muß man leider bis zu 50.000 Dollar oder mehr zuzahlen.





Wenn man seine Fahrer in der nächsten Saison behalten möchte, sollte man möglichst schnell die Verträge verlängern, sonst sind sie am Ende der Saison bei einem anderen Rennstall unter Vertrag.

Design: Hier gibt es keine generelle Lösung. Man sollte nur im finanziellen Rahmen handeln und nicht gleich die besten Teile zusammenkaufen. Der Qualitätspegel links sollte bei jedem Teil jedoch gleich hoch sein, damit sie auch gut zusammenarbeiten.

Front- und Heckflügel: Sie sind das größte Problem in der Vorbereitungsphase. Man sollte sie nach Ratschlag seiner Mitarbeiter einrichten. Demnach gibt es zwei Grenzen: eine obere und eine untere. Dazwischen gibt es einen Unterschied von 10°. Im Windkanal experimentiert man so lange herum, bis der Wagen die höchste Geschwindigkeit erreicht.
Am besten speichert man vorher ab und lädt den Spielstand neu, wenn die richtige Einstellung gefunden wurde. So erspart man sich die Kosten für den Windkanal. Die Einstellungen sind auch für den F1 Manager 96 zu gebrauchen.

Reifendruck: Bei hohen Flügelwinkeln (ab 30°) sollte man den Reifendruck etwas verringern (ungefähr bis zum nächsten Strich). Bei niedrigen Flügelwinkeln reicht der normale Reifendruck.

Sascha Holverscheid

Sollte Ihnen das Geld knapp werden und kein Motor gratis angeboten werden, dann kaufen Sie einfach im neuen Jahr keinen Motor. Daraufhin erscheint dann die Meldung: „Ich habe einen Vertrag für 1 Rennen abgeschlossen". Sie erhalten aber trotzdem einen Nissan Motor, der im übrigen gar nicht schlecht ist, für 1 Jahr gratis.

Markus Syen

Hellbender

Bei diesem Spiel können Sie sich über Tastatureingabe ganz einfach verschiedene Zusatzgegenstände erschummeln:

STEROID ....Unverwundbarkeit
IMPUMPD ....Alle Waffen
URDEAD# ....Geben Sie eine einstellige Nummer für das „#" ein, um diese Waffen zu erhalten
TOTLPWR ....Basisenergie auf 100%
MAXMEUP ....Rüstung 100%
AUTEM# ....Auf einen beliebigen Planeten beamen. „#" steht für eine Zahl von 0-8
IMSTUCK ....Beendet die aktuelle Misson erfolgreich und beamt Sie zum nächsten Planeten

Hi Octane

Stolze Besitzer des neuen Rennspiels von Bullfrog sollten im eigentlichen Spiel einmal folgende, teilweise sehr nützliche Tastenkombination ausprobieren:

ALT + F1 ....Selbstzerstörung
ALT + F2 ....Zerstörung aller Gegner
ALT + F3 ....Voller Tank
ALT + F4 ....Maximale Munition
ALT + F5 ....Maximale Schildstärke
ALT + F6 ....Eine Runde mehr
ALT + z ....Autopilot an
ALT + c ....Autopilot aus

Monty Muth

Wenn Sie bei der ersten Strecke „Amazon Delta Turnpike" die Startplattform verlassen und eine 180 Grad Drehung machen, se-

Formel 1

Um diese Cheats zu aktivieren, muß man Spielstände unter den folgenden Namen abspeichern:

SPEEDY ....Bonusstrecke
MUZFRANK ....Anderer Kommentator
ASHCAKES ....Lava-Modus

Hat man ein Spiel als SPEEDY gespeichert, so muß man zuerst ein Quick Race starten und dieses sofort wieder abbrechen. Jetzt sollte die Bonusstrecke sichtbar sein.

Thorsten Voth

Man beginnt ein Rennen mit dem Analog-Joystick und fährt ein wenig. Dann geht man mit ESC ins Konfig-Menü und stellt auf Tastatur um. Nun ist das Auto plötzlich zu einer „Mehr-als-600 km/h"-Rakete geworden. Wenn man jetzt die Spoiler noch auf maximalen Anpreßdruck stellt, kommt man in Geraden auf über Mach 2!

Fabian Morck

hen Sie links neben der Plattform eine kleine Lücke. Durchfahren Sie diese, und schon sind Sie im Besitz von drei Upgrades für Munition, Schilde und Sprit.

Alexander Thran

IndyCar Racing

Laden Sie die Datei „DRIVERS.TXT", die im Unterverzeichnis „CARS" zu finden ist, in einen beliebigen Editor. Jetzt haben Sie die Möglichkeit, die persönlichen Daten und den Wagen von jedem Fahrer zu ändern. Möglich wird es dadurch auch, gegnerische Fahrzeuge so zu modifizieren (Motorstärke erheblich senken), daß der Wagen des Gegners nach wenigen Sekunden auf der Strecke in die Luft geht.

Diese Zeile sollten Sie in der „DRIVERS.TXT" Datei suchen und nach Ihren Wünschen verändern.

DINFO 12 3 3 890 925 Paul_Tracy PAUL Scarborough,_ON Canada CAN

Fahrernr.
Chassis
Motor
Motorkraft min/max
Name
Spitzname
Heimatstadt
Heimatland
Landesabkürzung

Außerdem finden Sie zu jeder Rennstrecke im Unterverzeichnis „TRACKS" eine TXT-Datei, in der man z. B. Streckenname, Stadtname, Landname, Streckenlänge, Rundenanzahl, Bestzeiten, Art der Qualifizierung, max. Anzahl der Wagen, Temperatur, Wind, Regen und noch ein paar andere Dinge verändern kann.

Jochen Heyden

Megarace 2

Man speichert sein aktuelles Spiel auf dem ersten Speicherplatz und lädt die Datei „TEXTE\GAME.SAV" in einen Hexeditor.

An den folgenden Offsets findet man jetzt die folgenden Sachen:

24,25	:	Geld	Ë	FF FF
CC	:	Vorderwaffe 1	Ë	FF
D0	:	Vorderwaffe 2	Ë	FF
D4	:	Schildstärke	Ë	FF
D8	:	Hinterwaffe 1	Ë	FF
DC	:	Hinterwaffe 2	Ë	FF

Rafael Famula

Monster Truck Madness

Wenn Sie schon immer einmal anstatt des Trucks etwas anderes lenken wollten, sollten Sie auf jeden Fall diesen Cheatcode ausprobieren! Geben Sie „TREX" während des Spiels ein, und schon steuern Sie anstatt des Trucks einen autofressenden Dinosaurier. Mit der Tastenkombination „CTRL" und „3" läßt sich das Ungeheuer aus einer anderen Perspektive betrachten.

Moto Racer Trial Version

Ein kleiner Trick, wie Sie in den Genuß einer zweiten Strecke bei der Demoversion von Moto Racer kommen:

In der Demo haben Sie nur eine Strecke zur Auswahl, obwohl für zwei Strecken Daten vorhanden sind, Um die zweite Strecke zu aktivieren, müssen Sie in das Moto Racer-Verzeichnis wechseln. Im Ordner Data müssen Sie den Ordner **Ile11** in **Ile10** umbenennen und die **Ile11.bkf**-Datei im Ordner **Data** in **Ile10.bkf**. Nun können Sie

Pole Position

Als erstes ein Lösungsvorschlag für Leute, die die ewige Reparatur an ihrem Rennwagen leid sind:

Tragen Sie mit dem Editor in die Datei „F1.CFG" bei der dritten Zeile das Wort „CHEATS" (unbedingt in Großbuchstaben) ein. Nun können Sie mit Shift+R all Ihre Fahrzeuge reparieren.

Hier sei gesagt, daß die Boxencrew bei einem Rennen die Reifen automatisch wechselt. Wenn Sie also einen Wechsel während eines Boxenstopps anordnen, kostet dies zusätzlich Zeit!

Um nicht unnötig Geld beim Kauf von Rennfahrern auszugeben, haben wir uns bei den Programmierern kundig gemacht und erfahren, daß Sie bei einem neuen Rennstall bis auf einen Preis von ca. 105.000 DM herunterfeilschen können. Geht man von einem bei guten Fahrern fast immer vierfachen Wert aus, sparen Sie dadurch enorm viel Geld, das Sie sicherlich besser in anderen Bereichen nutzen können.

FRAGE: Ich werde wegen „verbotenem Tuning" gesperrt, obwohl ich in dem entsprechenden Menü alles ausgeschaltet habe. Was mache ich falsch?

ANTWORT: Sie haben wahrscheinlich auf dem Motorenprüfstand einen größeren Hubraum als 3.000 ccm eingestellt. Da jedoch nur 3.000 ccm erlaubt sind, werden Sie wegen „verbotenem Tuning" gesperrt.

TIP: In der letzten Ausgabe haben wir Ihnen verraten, daß Sie in der Datei **F1.CFG** den Parameter **Cheats** eintragen sollten. Wenn Sie dies getan haben, können Sie nun die Kasse klingeln lassen. Mit **SHIFT+M** erhöhen Sie Ihr Vermögen! Das sollte man allerdings nicht übertreiben.

Immer wieder erreichen uns Zuschriften von Lesern, die Probleme mit der Konfiguration des einen oder anderen Spiels haben. Eine allgemeingültige Lösung läßt sich selten finden, so daß wir uns dazu entschlossen haben, auch in dieser Beziehung handfeste Tips zu geben.

FRAGE: Mein Rechner landet nach dem Starten über F1.BAT mit folgender Meldung auf der DOS-Ebene „ERROR: RES RES/F1. CDR MISSING"

ANTWORT: Der Parameter Files in der CONFIG.SYS ist zu niedrig eingestellt oder nicht vorhanden. Bitte editieren Sie Ihre CONFIG.SYS und tragen dort FILES=20 ein.

nur Sea of Sand spielen, beim Versuch, Fun Fair anzuwählen, stürzt das Spiel ab.

Jens Grieger

NASCAR Racing

Bei dem von Virgin programmierten Spiel NASCAR gibt es ein nicht dokumentiertes Feature, mit dem man sein Rennfahrzeug selbst lackieren und gestalten kann:
Mit C:\NASCAR\PAINTKIT.EXE gelangt man in ein Paintbrush-ähnliches Malprogramm, wo man mit den Farben, Schriftzügen und Sponsoraufklebern der Wägen hantieren kann. Nach Fertigstellung der Eigenkreationen kann mittels „Swap Cars" der im Programm aktuelle Wagen durch den eigenen (select-Option) ausgetauscht werden.

J. Pisl

Need for Speed 2

Wer auf dem Kurs Pacific Spirit – Mixed Pickels ein wenig abkürzen möchte, sollte folgendermaßen vorgehen: Nach der ersten langgezogenen Kurve kommen Sie an einen Parkplatz (Totempfahl). Überqueren Sie diesen und schießen Sie über die Wiese (dabei etwas auf die Bremse gehen). Jetzt müssen Sie nur noch aufpassen, daß Sie wieder auf die Strecke kommen.



Fabian Sicker

Mit diesen Cheats können Sie auf den NFS2-Strecken mit anderen Fahrzeugen oder sogar „Gegenständen" herumdüsen. Vor jeder Zahl muß das Wort „ Drive" im Hauptmenü eingetippt werden. Leider sind alle Gegenstände ohne Cockpit-Sicht.

29 = Monolithic Bus
30 = Limousine
31 = Ente
32 = Bus
35 = Holzkiste
36 = Schubkarren
37 = Toilettenhaus
38 = Dinosaurier
39 = Planwagen
40 = Souvenirstand
41 = Fotostand
42 = Souvenirstand (Stadt)
43 = Baumstamm
44 = Kiste in Grau
45 = Magnetbahn
46 = Polizeiauto der Zukunft
47 = Ufo
48 = Zukunfts-LKW
49 = Schneekiste

Folgende Cheat-Codes können Sie im Hauptmenü eingeben:

Hollywood .... Bonusstrecke
volvo .... Volvo
bug .... VW Käfer
armytruck .... Unimog im Army-Look
vwfb .... VW Typ 3 mit Fließheck
snowtruck .... Unimog-Schneeschieber
vanagon .... VW Camper
jeepyi .... Jeep YJ
bus .... Schulbus
landcruiser .... Toyota Landcruiser
semi .... Truck Cab
quattro .... Audi Quattro
miata .... Mazda MX3
commanche .... Commance Pick-up Truck
bmw .... BMW
pioneer .... Besserer Motor
mercedes .... Mercedes

Matthias Schonder

Need For Speed 2 – Special Edition

Folgende Codes können Sie im Hauptmenü eintippen:

tombstone .... Bonus-Fahrzeug
bomber .... Bonus-Fahrzeug
slip .... Slowmotion-Funktion
fzr2000 .... Super-Bonus-Fahrzeug
pioneer .... „Pioneer"-Modus
hollywood .... Geheimstrecke
mad .... Statt Staub wirbelt Ihr Auto Kühe auf (3Dfx)
rain .... Regenbedingungen (nur auf den Strecken

„Proving Grounds" & „Mystic Peaks" (nicht im 3Dfx-Modus)
rushhour .... Erhöht die Verkehrsdichte
schoolzone .... Aktiviert den Schulbus
vip .... Aktiviert die Limousine

FRAGE: **Mein Rechner gibt beim Starten von F1.BAT folgende Meldung aus:**
ERROR (1:MEMORY COULD NOT BE ALLOCATED)
GARBAGE_COLLECTION
DOS4GW(2001):EXCEPTION oder
DOS/4GW ERROR(2533): NOT ENOUGH DISKSPACE
DOS/4GM FATAL ERROR(1011) VMM INITILIALIZATION ERROR
ANTWORT: Sie haben zu wenig Platz auf Ihrer Festplatte. Sie benötigen ca. zwölf MB freien Speicherplatz für die Auslagerungsdatei.

Änderung der Tastaturbelegung zum Handbuch (langsamer Rennmodus): Tasten 1 und 2 (Ziffernblock) zum Wechseln zwischen mittlerem und langsamem Modus. Taste X zum Verlassen des Rennens.

FRAGE: **Wann ist die CD-ROM-Version des Rennspiels auf dem Markt erhältlich?**
ANTWORT: Anfang März. Sie beinhaltet zahlreiche Audiotracks, Sprachausgabe (für Fahrergespräche und Kommentare zum Rennverlauf) und gerenderte Kamerafahrten.

Halten Sie während des Rennens die H-Taste gedrückt, um den Turbo-Modus zu aktivieren. Wenn Sie die N-Taste gedrückt halten, während das Rennen geladen wird, fahren Sie nachts (funktioniert nicht im 3Dfx-Modus!).

➤ Auf der North Country-Strecke fahren Sie nach der Kleinstadt durch den blau beleuchteten Tunnel. Nach dem „Vorsicht Wildwechsel"-Schild biegen Sie rechts ab. Nun können Sie die Abkürzung über die Wiese nutzen.

Sascha Martin

POD

➤ Wenn man **ROCKET** im Fahrzeug-Auswahl-Menü eintippt, kann man 400 statt 300 Punkte auf die Eigenschaften verteilen!
Wenn man **DURAL** im Fahrzeug-Einstellungs-Menu eintippt, erhält man die Werte 150/100/100/100/200, und das Fahrzeug ist verchromt!!!
Im Hauptmenü sollte man **MIRROR** eingeben, um später im Strecken-Auswahl-Menü die Strecken drehen und andersherum fahren zu können (auf dem roten Knopf in der Mitte steht nun „drehen").
Im Options-Menü muß man **VALAY** eingeben, um auch im normalen oder schweren Schwierigkeitsgrad den Schaden ab- bzw. auf global zu stellen.

Im Rennen:
MAP+F9 .... Positionen der Fahrzeuge werden auf der Karte gezeigt
CRASH .... Man kann durch gegnerische Fahrzeuge hindurchfahren
GARAG .... Fahrzeug wird repariert.
LABEL .... Namen der Gegner werden angezeigt.
SCRSHOTS .... Man kann mit Alt-F12 Screenshots machen.
HOOLIGAN .... Einfach einmal ausprobieren!
STRG-M .... Schaltet die Geräusche an/aus.
RETRO .... Rückspiegel

Thomas Kelkel

➤ Ein kleiner Hinweis für Besitzer einer 3Dfx-Grafikkarte: Sollte bei der Installation von POD keine Installationsart für 3Dfx vorgeschlagen werden (z. B. „Vollinstallation für PC mit 3Dfx"), so sollten die voreingestellten Installationsangaben geändert werden. Klicken Sie im Fenster **„Ubi Soft Installer - Wahl der Installationsart"** auf ÄNDERN und wählen Sie in der Liste eine Installation mit 3Dfx-Karte. Sollte sich Ihre Grafikkarte nicht in der Liste befinden, so doppelklicken Sie auf die drei Punkte („...."), um noch mehr Installationsarten erscheinen zu lassen.

➤ Um bei POD eine kleine Minikarte zu aktivieren, geben Sie während des Spiels einfach nur das Wort **MAP** ein. Nach der Eingabe von **RETRO** erhalten Sie einen Rückspiegel.

Torben Müller

Redline Racer

➤ In der Datei **„menudata.ini"** kann man hinter dem Eintrag **„Maxnumcompbikes"** die Anzahl der vom Computer gesteuerten Motorräder einstellen. Wenn man hier **0** eingibt, kann man jedes Rennen leicht gewinnen, da es keine Gegner mehr gibt.

Marco Forschner

Rally Racing ´97

➤ **Mit folgenden Tips zu den diversen Einstellungsmöglichkeiten, die bei Rally Racing ´97 möglich sind, sollten Sie in der Lage sein, neue Rundenrekorde aufzustellen.**

Allgemeine Tips zur Fahrweise

Wenn der Wagen von sehr langsamen Geschwindigkeiten mit Bleifuß zu Tempo gezwungen wird, drehen die Räder durch, was sich durch Rauchentwicklung an den Hinterreifen bemerkbar macht. Wenn die Räder durchdrehen, geht die Beschleunigung stark in die Knie (zum Beispiel beim Start oder nach einer scharfen Kurve). Um dem vorzubeugen, genügt es, kurz den Fuß vom Gas zu nehmen, bis der Rauch verschwindet. Danach darf man das Gaspedal in der Regel wieder voll durchdrücken.
Bremsen sollte man prinzipiell nur in Notfällen (zum Beispiel, um das Auffahren auf einen langsamen, vor einem fahrenden Wagen zu verhindern, was nicht selten Überschläge zur Folge hat).
Auch vor Haarnadelkurven gilt: Am besten kurz vor der Kurve Fuß vom Gas (aber nicht bremsen!), das Lenkrad bzw. den Joystick herumreißen und in der Kurve schon wieder beschleunigen.

FAHRZEUGEINSTELLUNGEN

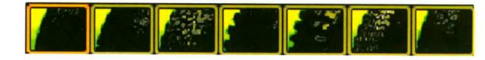
Federaufhängung (Suspension Height)
Hier empfiehlt es sich meistens, die Einstellung etwas hochzusetzen, da bei unebenen Strecken einige Stöße besser abgefangen werden können und der Wagen somit nicht mehr durch kleine Sprünge aus der Bahn zu bringen ist.

Bremsen (Brakes Balance)
Da die Bremsen ohnehin wenig benutzt werden, kann man es prinzipiell bei den Einstellungen belassen, obwohl bei einer leichten Verlagerung nach hinten Überschläge vermieden werden können.

Härte der Federung (Susp. Stiffness)
Hier sollte die Einstellung möglichst weich sein, da sich so selbst gröbere Bodenunebenheiten leicht abfangen lassen (siehe Suspension Height).

Lenkung (Steering Response)
Beim Spiel mit Analog-Joysticks (zum Beispiel dem CH Jetstick oder dem Microsoft SideWinder) sollte die Einstellung möglichst hoch sein, da der Joystick so schneller anspricht und man kleinere Kurven extrem genau (und ohne Geschwindigkeitsverlust) ausfahren kann.

Reifenwahl (Tyre Choice)



Super Karts

Wenn Sie bei „GO KARTING“ **„ORIEL“** eingeben, bekommen Sie eine Track-Auswahl anstatt der Exit-Option. Im Shop bewirkt die Eingabe von **„BRASENOSE“** eine Gutschrift von 10.000 Dollar auf das Fahrerkonto.

Andreas Stoffels

Test Drive 4

Cheatcodes für das Accolade-Rennspiel:

BIRDVIEW .... Vogelperspektive
GONZON .... Turbo (GONZOFF = Turbo aus)
MPALMER .... Mini-Autos
MIKTROUT .... Große Autos
LEVELLA .... Alle Tracks
SCRACELLA .... Alle Autos
AARDVARK .... Keine Kollisionen
SPAZZY .... Kamera dreht sich
STICKIER .... Bei Unfall verlieren nur andere Wagen Teile

Andreas Bauck

TOCA Touring Car Championship

Folgende Cheat-Codes tippen Sie einfach anstelle des Namens ein:

CMNOHITS .... Kollisionsabfrage aus
CMMICRO .... Vogelperspektive
CMHANDY .... Große Hände
CMCHUN .... Go-Kart-Cockpitsicht
CMSTARS .... Nachthimmel
CMCATDOG .... Es regnet Hunde und Katzen
CMTOON .... „Toon“-Himmel
CMFOLLOW .... Streckenkamera

Mirko Lehmann

WipEout 2097/XL





Der folgende Cheat muß im Titelbild eingegeben werden:

RUSH .... Eigenartige Schiffe

Die folgenden Cheats müssen im Hauptmenü eingegeben werden:

XTEAM .... Piranha-Team
XCLASS .... Phantom-Klasse
XTRACK .... Alle Strecken

Die folgenden Cheats müssen während des Rennens eingegeben werden:

PSYMEGA .... Unbegrenzte Munition
PSYPROTECT .... Unbegrenzte Energie
PSYTICKER .... Unbegrenzte Zeit
PSYRAPID .... Maschinengewehr
FRAMERATE .... Frame Rate

Lars Sanders

Bei Strecken mit mehr als einem Bodenbelag sollte man z. B. bei der Kombination Tarmac/Mud immer einen Reifen wählen, der speziell für Mud geeignet ist, da ein Mud-Reifen auch auf Asphalt zieht - wenn auch nicht ganz so schnell. Ein reiner Tarmac-Reifen kommt aber auf Mud schneller ins Schleudern und beschleunigt langsamer.

Gangschaltung (Gear Ratios)



Diese Option ist die komplizierteste Einstellung, bietet aber auch am meisten Performance. In vielen Fahrstunden hat sich beispielsweise für den Ford folgendes Optimal-Ergebnis gezeigt:
Die Einstellung der Gänge ist prinzipiell immer von rechts nach links, d. h. mit dem höchsten Gang beginnend, vorzunehmen. Hier sind einige Faustregeln für das Optimieren der Gänge:

6. bzw. 7. (höchster) Gang: Diese Einstellung sollte immer auf das Maximum (0.257) eingestellt sein, da dem Motor so in den Umdrehungen nach oben hin (fast) keine Grenzen gesetzt sind. Zum Erreichen von Spitzengeschwindigkeiten ist diese Einstellung dringend notwendig.
6. bzw. 5. bis 2. Gang: Die Einstellungen sollten hier immer etwas abnehmen, am besten um 0.100 bis maximal 0.300 (siehe Bild) pro Gang. Die Abstände zwischen den Gängen sollten nicht größer sein, da sonst die Beschleunigung darunter leidet.

1. Gang: Der Abstand zum 2. Gang darf hier ruhig etwas größer sein als der zwischen den anderen Gängen. Allerdings sollte er keinesfalls unter die 1.000-Grenze geraten, da die Beschleunigung sonst arg darunter leidet.

Insgesamt sollten die Abstände zwischen den einzelnen Gängen nicht zu groß sein, da sonst beim Schalten zu große Abstände entstehen, d. h. die Drehzahlen beim Schalten in einen höheren Gang zu niedrig ausfallen – was wiederum die Beschleunigung verringert.

Wenn man ein wenig an den Einstellungen herumspielt, sollten Durchschnittsgeschwindigkeiten über 200 km/h und pausenloses Rekordebrechen auf fast allen Strecken zum Kinderspiel werden. Als hervorragende „Teststrecken“ für die Gangeinstellungen haben sich Wauchope (Nr. 11) und Dyfi (Nr. 23) herausgestellt.
Wer's nicht glaubt, sollte einfach mal die Optimal-Einstellung aus dem Bild für den Ford eingeben und Strecke 23 fahren – auch Geschwindigkeiten über 300 km/h sollten nun keine Schwierigkeit mehr darstellen.

Allerdings sollten diese Einstellungen wirklich nur zum Multiplayer-Spielen oder Rekordebrechen benutzt werden, da durch die hohen Drehzahlen beim Championship sehr schnell weitaus größerer (Motor-)Schaden entsteht als mit den Standardeinstellungen.

Christoph Halburg



Spielanleitung

Have a N.I.C.E. day wird mit vier verschiedenen Programmversionen ausgeliefert, um die verschiedensten Rechnerkonfigurationen zu unterstützen:

N.I.C.E.
(Standardversion 32.768 Farben LORES/HIRES)
N.I.C.E._256
(Standardversion 256 Farben LORES/HIRES)
N.I.C.E._32K
(für Rechner, die N.I.C.E. nur mit Fehlfarben darstellen)
N.I.C.E. _256_32K
(für Rechner, die N.I.C.E._256 nur mit Fehlfarben darstellen)

Nachdem Sie Ihren Namen eingegeben und sich für das Design Ihres Autos entschieden haben, sollten Sie sich jetzt in der Boxengarage an der Rennstrecke befinden – die Schaltzentrale Ihrer zukünftigen Rennfahrerkarriere. Jetzt sollten Sie erst einmal einige Trainingsrunden auf der Rennstrecke machen. Klicken Sie dazu auf den Spielautomaten in der Mitte des Bildschirms. Die Beschreibung der Steuerung finden Sie in der nebenstehenden Tastaturtabelle. Drehen Sie ein paar Runden. Machen Sie sich mit der Strecke vertraut, auf der Sie Ihr erstes Rennen fahren werden. Wenn Sie anschließend genug trainiert haben, brauchen nur wieder in die Boxengerade einzubiegen und auf „G" zu drücken, um sich und Ihr Fahrzeug wieder in die Garage zu befördern. Bereit für das Rennen? Dann los!

Klicken Sie auf das Garagentor im hinteren Bereich des Bildschirmes. Die Startaufstellung ist ähnlich wie bei anderen Motorsportveranstaltungen. Bei Ihrem ersten Rennen starten Sie natürlich auf Platz 8. Die Plazierung, die Sie in diesem Rennen erzielen, bestimmt die Startposition für das nächste Rennen. Legen Sie den ersten Gang ein und geben Sie Gas. Zeigen Sie Ihren Gegnern, was eine Harke ist. Fahren Sie, als wenn der Teufel höchstpersönlich hinter Ihnen her wäre. Je weiter Sie

sich im ersten Rennen nach vorne fahren können, umso mehr Geld werden Sie verdienen und umso eher können Sie Ihren Wagen aufrüsten. Außerdem verbessern Sie Ihre Startposition im nächsten Rennen.

Anmerkungen:

1. Auch wenn Sie mit automatischer Schaltung fahren, müssen Sie beim Start zumindest den ersten Gang einlegen.
2. Wenn Sie das Spiel mit der Option „realistischer Rennstart“ spielen, dürfen Sie auf keinen Fall zu früh den ersten Gang einlegen, da Sie sonst einen Fehlstart riskieren. Nach drei verpatzten Starts werden Sie aus dem Rennen genommen.

Der Boxenstopp

Sollte Ihnen während des Rennens der Wagen auf dem Zahnfleisch kriechen, weil Sie den Reifenschneidern nicht mehr ausweichen konnten oder weil der Wagen einfach so beschädigt ist, daß Sie kaum noch vorwärts kommen, können Sie in die Boxengasse fahren, um zumindest die gröbsten Schäden reparieren zu lassen. Außerdem bekommen Sie hier auch Treibstoff für die Hellcat-Turbine. Ab 60% Schaden reagiert Ihr Wagen mit stetig ansteigenden Leistungseinbußen. Manche Teile werden aber auch nach einem Boxenstopp nicht mehr einwandfrei funktionieren.

Die Strecken

In N.I.C.E. werden Sie Strecken vorfinden, wie sie unterschiedlicher nicht sein können. Sechs der berühmtesten Freizeitparks der Welt richten alljährlich auf völlig verschiedenen Rennkursen 2 Grand Prixs aus. Aber damit noch nicht genug. Manchmal werden die Rennen zu Tageszeiten veranstaltet, zu denen andere ins Bett gehen und sich das Sandmännchen kommen lassen. Abgesehen von den Schanzen, Loopings, Tunneln usw. sorgen auch verschiedene Beschaffenheiten für Ihre uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Zum Beispiel CHEOPS DESASTER, die sandverwehte Strecke in Ägypten, oder die kurvenreiche Piste in WORLD OF MAYAS. Auch Bodenwellen, Rampen und Schlaglöcher machen ein Rennen auf diesen Strecken nicht gerade zu einer Spazierfahrt. Aber das alles kennen Sie ja schon vom morgendlichen Weg zur Arbeit, oder? Auch der Aufbau der Strecken wird Ihnen gefallen. Die Kurse sind so gewählt, daß nicht Looping an Looping und Schanze an Schanze folgt, sondern auch ein großer Teil der Strecke es mit traditionellen Rennstrecken aufnehmen kann. So können Schwächen in einem Teil der Strecke in einem anderen wieder ausgeglichen werden. Wenn Sie auf beiden Teilen Schwächen haben...
Suchen Sie anhand der Werbetafel und Streckeneigenheiten die besten Bremspunkte. Ja, in N.I.C.E. muß man auch bremsen. Die Leitplankenmarkierungen sollten Ihnen helfen, die Kurven richtig einzuschätzen. Gelbschwarze Pfeile markieren eine sehr enge Kurve. Also das linke Pedal voll durchtreten. Blauweiße Pfeile markieren schnelle Kurven, die Sie zumindest mit einem Impala fast Vollgas fahren können. Rot-weiße Pfeile gehören nicht auf die Pommes Frites, sondern markieren Vollgaskurven. Allerdings sind auch diese Kurven nicht weit genug, um mit einem Hellcat bei eingeschalteter Turbine Vollgas fahren zu können.
Reifenspuren, die in Kurven geradeaus weiterführen, sollten Sie allerdings nicht beachten, sie enden meist mit einem Abflug.

Flaggenkunde

Um mit den Rennfahrern auf der Strecke zu kommunizieren, setzt die Rennleitung häufig Flaggen ein, die auf Ereignisse hinweisen, die sich vor oder hinter dem Fahrer abspielen.

Blaue Flagge

Wird einem Fahrer gezeigt, wenn er von einem schnelleren überrundet wird. Aber nicht in N.I.C.E. Ist doch Ihr Problem, wie Sie andere Autos überrunden.

Gelb-Rote Flagge

Öl auf der Strecke. Sie erwarten doch wohl nicht wirklich, daß wir Sie davor warnen, oder?

Rote Flagge

Rennabbruch. In N.I.C.E. werden Rennen nur abgebrochen, wenn keines der Autos mehr im Rennen ist. Und dann sieht keiner mehr die schöne neue rote Flagge. Schade! Die war so teuer.

Schwarze Flagge mit rotem Punkt

Warnt vor Problemen am eigenen Auto. Leider haben wir nicht einen Sachverständigen gefunden, der so ein Problem erkennen kann. Wenn Sie ein Problem haben, werden Sie es schon merken.

Schwarz-Weiße Flagge (Diagonal)

Die schwarz-weiße Flagge wird gezeigt, wenn sich ein Fahrer sehr unsportlich verhält. Sie haben recht, auch diese Flagge ist in N.I.C.E. völlig unnötig. Im Gegenteil; Sie müßte eigentlich für besonders sportliches Verhalten gezeigt werden.

Schwarze Flagge

Die schwarze Flagge wird traditionell gezeigt, wenn ein Fahrer disqualifiziert werden soll. Deshalb gibt es sie in N.I.C.E. nicht!

Die Rennligen und Fahrzeugklassen

MUSCLE-CARS – Die Amateurliga

Die Wagen in dieser Klasse zeichnen sich durch eine stabile Karosserie und einen ausdauernden Motor aus. Genau richtig, um die ersten Fahrversuche zu starten. So können Sie sich von Leitplanke zu Leitplanke hangeln, ohne gleich mit einem Totalschaden am Streckenrand liegen zu bleiben. Aber auch das Fahrwerk ist sehr gutmütig, und der Leistungseinsatz der Fahrzeuge ist relativ gut kontrollierbar. Aber wahrscheinlich nicht gut genug.
Sogar die Chevys haben minimal 530 PS, und ein sensibler Gasfuß ist auch in dieser Klasse eine Grundvoraussetzung für ein erfolgreiches Rennen. So bleibt Ihr Bleifuß den deutschen Autobahnen vorbehalten.

STREETSHARKS – Die Profiliga

Diese Liga fahren Sie mit einem Ford Mustang EXTREME mit einer bis an die Grenzen hochgezüchteten 7 Liter Ford-Maschine. Achtung! Zu lange Überlastungen lassen die Maschine explodieren. Der Grat zwischen extrem schnell und der Pistenversion des Halleyschen Kometen ist sehr schmal. Das bretthare Fahrwerk der STREETSHARKS sorgt für eine sehr hohe Bodenhaftung, traumhafte Kurvengeschwindigkeiten und unglaubliche Rückenschmerzen.

HELLCATS – Die Todestrophy

V8 mit 600 PS und eine Hubschrauberturbine mit über 2500 PS für Sprints. Einen Hellcat zu fahren ist nichts für Anfänger. Aber wenn Sie unter chronischer Selbstüberschätzung leiden, bitte! Wir haben Sie auf jeden Fall gewarnt. Diese Klasse ist nur für Profis, die das Wort „geistesgestört“ als Kompliment auffassen. In Insiderkreisen gelten solche Rennfahrer als „absolut schmerzbefreit“. Und Hellcats sind unberechenbar. Ohne den Einsatz der Turbine haben sie nicht einmal genügend Wumm, um ein Muscle-Car zu überholen. Zwei Motoren sind bekanntlich schwerer als einer. Wenn Sie jetzt sagen: „Das wußte ich“, sind Sie uns und den meisten anderen Fahrern







schon einen gewaltigen Schritt voraus. Aber wehe, wenn die Turbine zugeschaltet wird. Bei Fahrern ohne genügende Fitneß kann dieser gewaltige Schub schon mal einen Blackout verursachen. Wenn Ihnen also schwarz vor Augen wird, ist nicht das Programm zu Ende, sondern Sie sollten die Chipstüten und Bierdosen gegen eine Trainingshose eintauschen. Nicht zum Rappen, zum Laufen!

Fahrzeugtuning und Waffen

Es gibt zwei Gruppen von Tuningmöglichkeiten. Die erste Gruppe bietet Teile, die Ihren Wagen verbessern, wie Motortuning, Fahrwerk oder Bremsen. Die zweite Gruppe hilft Ihnen, Ihre Gegner aus dem Weg zu räumen. Hier finden Sie Reifenschlitzer, Nägel, Öl, Minen und andere nette Geräte. Um es gleich vorwegzunehmen, die übliche Methode „Ich kauf' mir alle Waffen und dann mach' ich sie platt" funktioniert in diesem Spiel nicht. Jedes Teil, das Sie anbauen, erhöht Ihr Gewicht und macht den Wagen langsamer. Und wenn dann etwas an Ihren Kofferraum klopft, ist es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit jemand, der ein rollendes Hindernis aus dem Weg räumen möchte.

Fahrzeugtuning zur Leistungssteigerung

Motortuning

Jede Ausbaustufe erhöht die Leistung Ihres Motors um ungefähr 8-10%. Die Betonung liegt auf ungefähr. Wenn Sie die Leistung Ihres Motors erhöhen, müssen Sie auch auf die Bremsleistung achten.

Bremsen

Auch hier bringt jede der fünf Ausbaustufen circa 10% mehr Bremsleistung. Je besser die Bremsanlage Ihres Wagens ist, umso kürzer wird der Bremsweg. Schonen Sie Ihre Bremsen, denn sie werden bei großer Beanspruchung heiß und verlieren an Bremsleistung. Die in N.I.C.E. verwendeten Hochleistungsbremsanlagen bremsen den Mustang innerhalb von 150 Metern von 300 km/h auf 0 km/h.

Fahrwerk

Neben der Leistung und den Bremsen Ihres Rennwagens spielt auch das Fahrwerk eine sehr wichtige Rolle, wenn es darum geht, als Sieger über die Ziellinie zu rauschen. Mit einem besseren Fahrwerk können Sie zum Teil erheblich höhere Kurvengeschwindigkeiten fahren, und Ihr Wagen wird auf nahezu allen Streckenabschnitten satter auf der Straße liegen.

Reifen

Je besser der Reifentyp ist, den Sie auswählen, umso mehr Grip, also Haftung, haben Sie auf der Strecke. Aber umso langsamer wird Ihr Wagen auch auf den Geraden. Im Gegensatz zur Formel 1 oder auch der Indy Car-Serie brauchen Sie sich um die Haltbarkeit der Reifen keinerlei Gedanken zu machen. Werden Ihre Reifen durch Nägel oder Reifenschneider beschädigt, müssen Sie sie in der Boxengasse reparieren lassen, wenn Sie im Rennen noch ein Wörtchen mitreden wollen...

Karosserieverstärkungen

Bei den gewalttätigen Gegnern auf den Rennstrecken kann es nicht schaden, auch von Zeit zu Zeit die Karosserie Ihres Wagens zu verstärken. Mit dieser Verstärkung dauert es erheblich länger, bis Ihr Wagen Schäden verzeichnet, die seine Leistung beeinträchtigen. Eine Karosserieverstärkung ist allerdings recht schwer, und Sie erkaufen sich Ihren Schutz mit einer geringeren Geschwindigkeit und schlechterem Durchzugsvermögen.

Nitrobooster

Nitro, der Stoff, der aus Ihrem Wagen eine Cruise Missile macht. Es wirkt wie pures Adrenalin. Jede Patrone erhöht die Leistung Ihres Motors für 3 Sekunden um über 200 PS. Bis zu fünf Nitropatronen kann der Booster aufnehmen. Das heißt, Sie können fünfmal den Nitrobooster einsetzen und wahrscheinlich danach Ihren Motor zu Grabe tragen. Während der Booster aktiviert ist, sollten Sie nicht lenken, sonst können Sie sich die Nieten in den Leitplanken genauer anschauen. Übrigens können Hellcats nicht mit einem Nitrobooster aufgerüstet werden.

Leitplankenführungen

Das XM-4000 verhilft Ihnen zu erheblich höheren Kurvengeschwindigkeiten. Hierbei handelt es sich um Führungen, die sich an einer Leitplanke verankern. Sie können mit diesen Führungen Kurven ohne Geschwindigkeitsverluste durchfahren, da Sie nicht mehr allein auf die Haftung der Reifen angewiesen sind. Diese Führungen verschleißen allerdings nach 8-10 Einsätzen und müssen repariert

werden. Um die Führung zu nutzen, müssen Sie die Kurve im Rennen ganz außen anfahren, um sie in die Leitplanke einzuklinken. Über eine Anzeige im Cockpit werden Sie über den Status der Führung informiert.

Bodensauger

Mittels vier großer Düsen wird der Wagen fest an den Boden gesaugt. Die Wirkung hält 5 Sekunden lang an, und nichts auf der Welt kann Ihren Wagen von der Straße lösen. Außer vielleicht Öl, Wasser, Sand, Schotter und Bleikugeln. Und achten Sie darauf, daß keine Schanze in der Nähe ist, sonst haben Sie ein echtes Problem.

Waffen und Abwehrmaßnahmen

Öl

Ölspuren sind ein sehr effizientes Mittel für Gegner, die schon an Ihrem Auspuff riechen. Der Öltank reicht aus, um fünfmal eine saubere Ölspur zu legen. Lassen Sie Ihre Gegner nahe genug herankommen, bevor Sie die Ölspur legen. Damit verhindern Sie, daß der Hintermann noch ausweichen kann. Der Ölwerfer macht Ihr Fahrzeug schwerer, und Sie werden auf den Geraden einige Kilometer langsamer.

Bleikugeln

Wenn Sie eine Ladung Bleikugeln aus Ihrem Heck, sorry, aus dem Heck Ihres Wagens schießen, wird Ihr Hintermann ganz schön ins Rutschen kommen. Seine Reifen verlieren die Haftung, und wenn Sie die Kugeln dicht vor einer Kurve abwerfen, wird Ihr Gegner mit ziemlicher Sicherheit von der Strecke getragen. Ihr Werfer kann fünf Ladungen Kugeln pro Rennen auf die Strecke werfen.

Nägel

Auch Nägel können Ihnen unliebsame Gegner vom Leibe halten. Im Gegensatz zu den Bleikugeln wird Ihr Gegner aber im seltensten Fall von der Strecke fliegen. Ausnahmen bestätigen die Regel. Aber die beschädigten Reifen werden ihn weit zurückwerfen, da er erst die Boxengasse ansteuern muß, um die defekten Reifen wieder funktionsfähig zu machen.

Reifenmesser

In bester James Bond-Tradition sind Sie mit diesem Gerät in der Lage, Ihren Gegnern die Reifen zu zerschneiden. Der einzige Nachteil an diesem Gerät ist, daß Sie Ihren Gegner überholen lassen müssen, um seine Reifen zu zerschneiden.

Haftminen mit Fernzünder

Die effizienteste, wenngleich auch schwierigste Methode, einen Gegner auszuschalten, sind die Haftminen. Machen Sie die Minen scharf, indem Sie sie aktivieren. Sobald Ihnen einer Ihrer Konkurrenten mal wieder unliebsam auf Ihr Hinterteil knallt, werden die Minen weitergereicht, und nur wenige Sekunden später bekommt Ihr Gegner ein echtes Problem. Wenn Sie die Mine an das Fahrzeug heften konnten, werden Sie über ein Signal informiert. Nun haben Sie das ganze Rennen lang Zeit, sich den Zeitpunkt zu überlegen, an dem Sie die Mine zünden möchten.

Maschinengewehr

Mit diesem netten Gerät können Sie Ihre Gegnern das Fürchten lehren. Es ist eine der wenigen Waffen, mit denen Sie das Feld vor Ihnen aufräumen können. Sie können bei jedem Rennen bis zu 200 Schuß Munition mit sich führen, die Sie in Salven oder einzelnen Schüssen abfeuern können. Jeder Treffer wird die Leistung des getroffenen Fahrzeuges verringern, bis es schließlich ganz ausfällt.

Raketen

Sündhaft teuer, aber verheerend in ihrer Wirkung. Selbstverständlich wurde die Sprengkraft dieser Raketen angepaßt, so daß sie nicht gleich Fahrer und Wagen in die ewigen Jagdgründe schicken können.

E.M.P. Rockets

Diese kleinen Projektile legen die Elektrik des beschossenen Wagens für 15 bis 20 Sekunden vollständig lahm. Der Motor stirbt ab, und auch Komponenten wie Servolenkung, Bremskraftverstärker und ähnliches fallen aus.

Das Spielmenü

Nach jedem Rennen empfiehlt es sich, den erreichten Stand abzuspeichern. So haben Sie nach einem völlig verkorksten Rennen immer noch die Möglichkeit, einen älteren Spielstand zu laden und es erneut zu versuchen. Tja, es hat durchaus Vorteile, wenn man Autorennen nur im Simulator fährt.

Klicken Sie auf die Archiv-Tür in der Boxengarage, um Ihre Erfolge auf der Festplatte zu verewigen. Das Archiv wird geöffnet, und Sie können nun die Bezeichnung eingeben, mit der dieser Spielstand abgespeichert werden soll. Was Sie schreiben, ist völlig egal, nur müssen Sie wissen, was Sie mit diesem Spielstand gespeichert haben. Umgekehrt kann hier auch ein Spielstand wieder geladen werden. Das Spiel zu beenden oder ein neues zu starten ist ebenfalls kein Problem.

Übrigens können auch im Mehrspieler-Modus Spielstände gespeichert und geladen werden. Mit Hilfe von Kommentarzeilen können Sie Ihre Archivdateien unterscheiden.

Tastaturbelegung

Taste	Aktion
F1	Kamera wechseln/Ansichten umschalten
F7	Umschaltung km/h / mph
F2	Streckenansicht AN/AUS
F8	Antiblockiersystem AN/AUS
F3	Optische Fahrdynamik AN/AUS
F9	Antischlupfsystem AN/AUS
F4	Fahrernamenanzeige AN/AUS
F11	Fahrzeug ausrichten
F5	Joystick/Lenkrad/ GrandPrix/GamePad/Tastatur
F12	Lenkhilfe AN/AUS
F6	Automatik/Handschaltung
ALT	Zusatzsystem wechseln
SHIFT	Gang hochschalten (Nitrobooster)
SPACE	Zusatzsystem aktivieren
STRG	Gang herunterschalten
RETURN	Pause
ESC	Rennen abbrechen/Training beenden (ersetzt auch „G" für das Verlassen des Trainings)
E	Fahrzeug starten
H	Hupe
L oder 1	Leitplankenführung
K oder 6	Kugel-Werfer
B oder 2	Bodensauger
O oder 7	Öel-Werfer
F oder 3	Reifenmesser
N oder 8	Nagel-Werfer
P oder 4	EMP-Rakete
G oder 9	Maschinengewehr
M oder 5	Haftminen
S oder 0	Reparaturset
T	Nitrobooster
R	Raketen



Anleitung zu den Spieledemos

Andretti Racing



Die Rennsport-Familie Andretti ist in den USA mittlerweile eine Legende und diente EA Sports als Aufhänger für ein flottes Rennspiel. Die Demoversion gibt Ihnen einen kurzen Einblick in die Welten des Indy Car-Rennens, wobei weniger Realitätsnähe angesagt ist als vielmehr unkomplizierte Action. Die im Handel bereits erhältliche Vollversion bietet zusätzlich noch die Möglichkeit, seine Fähigkeiten beim Stockcar-Fahren auf NASCAR-Kursen unter Beweis zu stellen.

Spielsteuerung:

Aktion	Tastatur
Beschleunigen	A
Bremsen	Y
Lenken	Cursortasten
Ansicht ändern	V
Umsehen	G/J
Nach hinten sehen	H
Gang höher/runter	W/Q
Pause	P

Aktion	Gamepad Pro
Beschleunigen	Knopf 2
Bremsen	Knopf 1
Lenken	Steuerkreuz
Ansicht ändern	Knopf 4
Umsehen	Knopf 5/6
Nach hinten sehen	Knopf 3
Gang höher/runter	Knopf 7/8
Pause	START

Aktion	Thrustmaster
Beschleunigen	Gaspedal
Bremsen	Bremspedal
Lenken	Lenkrad
Ansicht ändern	Knopf 3
Umsehen	-
Nach hinten sehen	Knopf 4
Gang höher/runter	Knopf 2/1
Pause	Tastatur: P

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM, Windows 95
3D-Hardware-Unterstützung:
3Dfx optional, nVidia Riva 128 optional

Autobahn Raser

Wie der Name schon verrät, spielt sich dieses Rennspiel hauptsächlich auf Autobahnen ab. Wer hat nicht schon einmal davon geträumt, auf den Straßen seiner Heimatstadt so richtig aufzuräumen. Autobahn Raser gibt nun jedem die Chance dazu, ohne Rücksicht auf Verluste durch die deutschen Lande zu brettern und die langsamen Enten aus dem Verkehr zu schubsen. Um in den Fahrgenuß zu kommen, sollten Sie jedoch im Besitz einer Direct-3D-fähigen Grafikkarte sein.



Tastaturbelegung

Aktion	Taste
Nach links	[Cursor-left]
Nach rechts	[Cursor-right]
Gas geben	[Cursor-up]
Bremsen	[Cursor-down]
Handbremse	[ALT]
Turbo	[STRG]

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM
3D-Hardware-Unterstützung:
D3D benötigt

Daytona USA Deluxe



Rund zwei Jahre ist es her, daß Sega mit Daytona USA einen der größten Automaten-Hits auf den PC brachte. Mit der Deluxe-Version des Stockcar-Spiels bringt Sega jetzt eine willkommene Abwechslung ins Formel-Einerlei. Es steht eine Strecke zur Erkundung an, die mit zwei unterschiedlichen Wagen befahren werden kann. Überzeugen Sie sich von der guten Fahrphysik und dem gelungenen Streckendesign. Beachten Sie die deutschsprachige Hilfe-Datei in der Daytona-Programmgruppe.

Standard-Tastaturbelegung

Taste	Aktion
Cursortasten	Links/rechts lenken
X	Gas geben
Y	Bremsen
C	Kameraperspektive ändern
[Cursor-up]	Gang höher schalten
[Cursor-down]	Gang zurück schalten
[RETURN]	Auswahl bestätigen
[ALT]	Hauptmenü einblenden
[F1]	Hilfe
[ALT]-[F4]	Spiel verlassen

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 90, 8 MB RAM, Win95
3D-Hardware-Unterstützung:
Keine 3D-Unterstützung

F1 Racing Simulation



Der Knaller aus dem Genre der Formel-1-Simulationen! In noch nie dagewesener Qualität beweist Ubi Soft, wie schwer es wirklich ist, ein „Schumi" zu werden. Sowohl das realistische Fahrverhalten als auch die überzeugende Grafik (dank 3Dfx) lassen echtes Rennstrecken-Feeling aufkommen. Man darf sich aber nicht wundern, wenn man zu Beginn mehr Kilometer im Kiesbett verbringt als auf der Strecke, denn aller Anfang ist schwer.

Spielsteuerung:

Klicken Sie am „Willkommen..."-Bildschirm auf „O.K.", um in das Hauptmenü zu gelangen. Falls Sie ein Joypad oder einen Joystick unter Windows 95 angemeldet haben, so erkennt und benutzt das Programm diesen automatisch. Die folgende Tabelle enthält die standardmäßige Joypad-Belegung:

Aktion	Joypad
Lenken	Rechts/links
Beschleunigen	Knopf 1
Bremsen	Knopf 2

Gang hochschalten ....Vorwärts
Gang zurückschalten ....Rückwärts

Falls Sie lieber mit der Tastatur spielen wollen, so klicken Sie im Hauptmenü bitte auf „Konfiguration" und legen die gewünschten Tasten dort selbst fest. Das Hauptmenü können Sie mit einem Klick auf den Button „O.K." verlassen. Anschließend müssen Sie etwas Geduld beweisen: Die kurze Slideshow mit den Werkstatteinstellungen läßt sich leider nicht abbrechen. Nachdem das Programm alle Screenshots angezeigt hat, landen Sie direkt auf der Startgeraden. Konsultieren Sie bei technischen Problemen bitte die Datei „README.DOC".

Hardware-Voraussetzungen:
P 166, 32 MB RAM, Windows 95
3D-Hardware Unterstützung:
3Dfx optional

Grand Prix Legends



Mit Grand Prix Legends können die glorreichen 60er Jahre noch einmal erlebt werden! Diese Rennsimulation bietet allen Rennsportbegeisterten die Chance, mit den berühmtesten Rennwagen der Welt über die großen Rennstrecken unseres Globus' zu donnern. Papyrus setzt dabei auf eine zeitgemäße Grafik, die alle gängigen 3D-Beschleuniger unterstützt und so die Oldies ins richtige Licht rückt.

Spielsteuerung

Taste ....Aktion
Auf der Strecke
[Cursor-left]/[Cursor-right] ....Nach links/rechts lenken (Zehnertastatur)
[Cursor-up] (Zehnertastatur)........Beschleunigen
[Cursor-down] (Zehnertastatur) ....Bremsen
+ (Zehnertastatur) ....Gang höher schalten
- (Zehnertastatur)...............Gang tiefer schalten
Z/X ....Nach links/rechts umdrehen
Leertaste ....Arm heben
[SHIFT]-R ....Reset des Wagens
[F10].................Verfolgeransicht/Cockpitansicht
Im Replay-Mode
C..Nächste Kamera
[SHIFT]-C ....Vorherige Kamera
7 (Zehnertastatur) ....Zurückspulen
1 (Zehnertastatur)...................Zum Ende spulen
5 (Zehnertastatur) ....Play/Pause

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 166, 32 MB RAM, Windows 95
3D-Hardware-Unterstützung:
Direct 3D optional, 3Dfx optional

Johnny Herbert's Grand Prix Championship 1998



Neben den Schumi-Brüdern, Villeneuve und Coulthard gibt es natürlich noch andere Größen im internationalen Formel 1-Zirkus. Warum eigentlich nicht Johnny Herbert ein Spiel widmen, dachte man sich bei Midas Interactive Entertainment: Schließlich ist sowohl der Formel 1-Star als auch die junge Softwarefirma in Monaco beheimatet. Johnny Herbert stimmte zu – und so entstand „Johnny Herbert's Grand Prix Championship 1998". In unserer Demoversion können Sie ein paar Runden in Monaco drehen.

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM
3D-Hardware-Unterstützung:
3Dfx optional

Monster Truck Madness 2

Wie schon Teil 1, der Vorgänger, so bietet auch Microsofts zweiter Teil der Monster Truck-Rallye PS und Drehmoment ohne Ende. Am Steuer der kraftstrotzenden Riesen-Trucks schickt Sie Bill Gates erneut in das Rennen gegen namhafte Gegner wie Samson, NWO, Hoolywood Hogan und Bigfoot. Unser Demoversion enthält neben der Teststrecke Farm Road 29 auch die



Möglichkeit des Multiplayer-Spiels via Internet. Über die MS Gaming Zone können Sie dann die Herausforderung auch weltweit aufnehmen.

Steuerung mittels Tastatur

Aktion ....Taste
Beschleunigen ....[Cursor-up]
Bremsen ....[Cursor-down]
Rückwärtsgang ....[Cursor-down] (halten)
Nach links lenken ....[Cursor-left]
Nach rechts lenken ....[Cursor-right]
Gang höher schalten ....A
Gang niedriger schalten ....Y

Allgemeine Tastaturbelegung

Aktion ....Taste
Cockpit: Blick nach links....[Einfg] (NumPad)
Cockpit: Blick nach rechts....[Entf] (NumPad)
Cockpit: Blick nach hinten ....+ (NumPad)
Helikopter rufen ....H
Truck absetzen (Helikopter) ....H
Rückspiegel an/aus ....- (NumPad)
Richtungsanzeige an/aus...............................F
Overlay-Karte an/aus ....[TAB]
Truck-Position in Overlay-Karte anzeigen ....[TAB] (2x)
Truck-Position in Overlay-Karte ausblenden ....[TAB] (3x)
Truck- und Fahrer-Hinweis anzeigen..........N
Hupe betätigen ....Leertaste
Sound dämpfen...............................[STRG]-M
Zwischen Fullscreen- und Fenster-Ansicht umschalten ....[F4]
Kameraperspektive umschalten...................V
Zu anderem Truck wechseln ....K
Zur Cockpit-Ansicht des eigenen Truck....[STRG]-1

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 15 MB RAM, 4xCD-ROM
3D-Hardware-Unterstützung:
Direct 3D optional, 3Dfx optional

N.I.C.E. 2

Hier ist er, der lange erwartete Nachfolger von Have A N.I.C.E. day. Wie schon der Vorgänger, so kann auch N.I.C.E. 2 durch die realistische Fahrdynamik der einzelnen Boliden überzeugen. Haben Sie die strenge Rennsimulation satt, so kann einfach in den Arcade-Modus gewechselt werden. Hier steht Ihnen eine Reihe von Waffen zur Verfügung, mit denen Sie widerspenstige Konkurrenten aus dem Weg räumen können. In N.I.C.E. 2 stehen verschiedene Steuerungsoptionen zur Verfügung: Lenkrad, Joystick, Gamepad und Tastatur. In der Demo können die Funktionen und Belegungen der vorgegebenen Tasten bzw. Knöpfe leider nicht neu definiert werden. Bitte lesen Sie die README-Datei für weitere Informationen.

Tastaturbelegung

Taste	Aktion
[F1]	Kamera-Ansicht durchschalten
[F3]	Rückspiegel an/aus
[F5]	Steuerung umstellen
[R]	Rücksetzen auf die Strecke
[F]	Frames anzeigen
[ESC]	Rennen verlassen
[Cursor-left]/[Cursor-right]	Links/rechts lenken
[Cursor-down]	Beschleunigen
[Cursor-up]	Bremsen
[SHIFT]	Gang hochschalten
[STRG]	Gang runterschalten

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM, 4 MB-Grafikkarte, 4xCD-ROM
3D-Hardware-Unterstützung:
3Dfx optional

Prost Grand Prix

Canal Plus, eigentlich ein französischer Fernsehkanal, greift mit Prost Grand Prix in die Trickkiste. Durch eine reine DOS-Version wird der Klotz am Bein (genannt Windows) einfach umgangen, und die



Rennsimulation erreicht atemberaubende Performance-Werte. Bei 50 Bildern pro Sekunde kommt einem sogar bei Strecken wie Monaco das breite Schumi-Grinsen in die Mundwinkel – und so wird man über die etwas vernachlässigte Grafikleistung hinweggetröstet.

Tastaturbelegung

Taste	Aktion
A	Beschleunigen
Y	Bremsen
B	Nach links lenken
N	Nach rechts lenken
Leertaste	Gang höher schalten
S	Gang herunter schalten
[ESC]	Menü aufrufen

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM
3D-Hardware-Unterstützung:
3Dfx optional

Sega Touring Car Championship



Dank sei den fleißigen Japanern! Sega präsentiert mit Touring Car Championship den nächsten Spielhallen-Knaller auf unseren heimischen PCs. Dies stellt wohl den nächsten Versuch dar, eingefleischte Formel 1-Zocker zu anderen Rennsport-Klassen zu locken. Mit den aufgemotzten Straßenwagen macht es richtig Spaß, über die Strecken zu rasen und die lästigen Kontrahenten von der Piste zu schubsen.

Spielsteuerung

Aktion	Keyboard	4 Tasten-Gamepad
Beschleunigen	X	Knopf 1
Bremsen	Y	Knopf 2
Leichte Beschl.	D	-
Leichte Bremsung	S	-
Perspektive ändern	V	Knopf 3
Lenkung links	[Cursor-left]	Links
Lenkung rechts	[Cursor-right]	Rechts
Gang höher schalten	[Cursor-down]	Runter
Gang zurück schalten	[Cursor-up]	Hoch
Bestätigen	[RETURN]	Knopf 1
Cancel	[ESC]	Knopf 2
Start/Pause	[RETURN]	Knopf 4
Hilfe	[F1]	-
Pause /Optionen	[F3]	-
Eingabegeräte-Menü	[F5]	-
Spieleinstellungen	[F6]	-
Neues Spiel starten	[ALT]-[F2]	-
Spiel beenden	[ALT]-[F4]	-

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 90, 16 MB RAM, Windows 95
3D-Hardware-Unterstützung:
Keine 3D-Unterstützung

Super Touring



Bekannt wurde die englische Spieleschmiede Elite Systems durch Test Drive Off-road. Nun melden sich die Engländer mit einem rasanten Tourenwagen-Spiel wieder zurück. Super Touring ist eine abwechslungsreiche Rennsimulation für PCs mit gehobenerer Ausstattung. Unsere Demoversion gibt Ihnen die Möglichkeit, einen Blick auf die Simulation zu werfen.

Spielsteuerung

Taste	Aktion
Cursor hoch	Vorwärtsgang und Gas
Cursor runter	Rückwärtsgang und Gas
Cursor links/rechts	Lenken
A	Bremse
Y	Handbremse
[ESC]	Menü

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM, 3D-Beschleunigerkarte
3D-Hardware-Unterstützung:
D3D benötigt

Test Drive 4 (3Dfx-Demo)



Schon mal in einer Dodge Viper gesessen? Dieses abgefahrene Erlebnis können wir Ihnen leider auch nicht bieten. Was wir Ihnen aber bieten können, ist eine Demoversion des zugehörigen Rennspiels. Da das Ganze nur simuliert ist, müssen Sie sich nicht um Lack, Motor und Getriebe kümmern, sondern können gleich voll aufs Gas steigen. Leider kann diese Demoversion nur von 3Dfx-Karten-Besitzern gespielt werden.

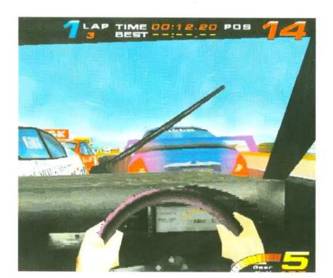
Standard-Tastaturbelegung

Taste	Aktion
[Cursor-left]/[Cursor-right]	Nach links/rechts lenken
[Cursor-up]/[Cursor-down]	Beschleunigen/bremsen/rückwärts
Leertaste	Bremsen/rückwärts
A	Gang höher schalten
Y	Gang runter schalten
X	Hupe
[ESC]	Pause
[F4]	Kamerawinkel verändern

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 90, 16 MB RAM, Win95, 3Dfx-Karte
3D-Hardware-Unterstützung:
3Dfx benötigt

TOCA Touring Car Championship

Die Codemasters liefern mit diesem Tourenwagen-Rennspiel ein Glanzstück ab. Durch unsere Demoversion werden Sie erfahren, wie brillant das Tourenwagen-Renngefühl vermittelt werden kann. Die exakt reagierende Steuerung trägt ihr übriges dazu bei, und die Gegnerintelli-



genz kommt einem echten Rennen ziemlich nahe. Als äußerst realistisch erweisen sich auch die originalen englischen Strecken, die bis auf die Bodenwellen detailgetreu übernommen wurden. Bitte beachten Sie, daß die Tasten für Beschleunigen, Bremsen und Lenken nach der Installation unter „Spieloptionen/Controller-Setup" selbst festgelegt werden müssen.

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 120, 16 MB, Win95
3D-Hardware-Unterstützung:
3Dfx optional

Ultim@te Race Pro



Kalisto präsentiert mit Ultim@te Race Pro ein Rennspiel der gehobeneren Klasse. Die glaubwürdige Fahrphysik läßt den Fahrer in der einen oder anderen Kurve schon einmal einen Blechschaden verursachen. Die Grafik ist auch ohne Beschleuniger-Hardware überaus schnell und kann dank der Reflexionen, Nebeleffekte, Schatten und vieler anderer Effekte durchaus überzeugen. Lassen Sie sich vom hohen Schwierigkeitsgrad nicht abschrecken, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen.

Standard-Tastaturbelegung

Taste	Aktion
[Cursor-left]/[Cursor-right]	Lenken
[Cursor-up]/[Cursor-down]	Beschleunigen/Bremsen
[STRG]	Handbremse
Q/W	Gang höher/niedriger
[RETURN]	Ansicht wechseln
R	Radar
L	Scheinwerfer
P	Pause
M	Tachoanzeige

Hardware-Voraussetzungen:
Pentium 133, 16 MB RAM, Windows 95
3D-Hardware-Unterstützung:
Direct3D optional, 3Dfx optional, Power VR optional

World Wide Rally



Schnuppern Sie die Luft des internationalen Rallye-Zirkus'. CDV bietet mit der Demoversion zu World Wide Rally jedem Spieler fünf Rallye-Pisten an, die jeweils mit acht verschiedenen Fahrzeugen befahren werden können. Ob dabei ein Porsche 911 oder ein Jeep Willys ausgewählt wird, bleibt Ihnen selbst überlassen. Für Lenkrad-gewöhnte PC-Fahrer sei angemerkt, daß dieses Spiel einzig mit der Tastatur zu absolvieren ist. Die einfache Steuerung entnehmen Sie bitte unserer Tabelle.

Spielsteuerung

Aktion	Taste
Beschleunigen	[Cursor-up]
Bremsen	[Cursor-down]
Lenken	[Cursor-left]/[Cursor-right]
Gang hoch schalten	A
Gang zurück schalten	Y
Hupe	H
Kamera: Ich-Perspektive	[F1]
Verschiedene Kameraperspektiven	[F2] bis [F4]

Hardware-Voraussetzungen:
486 DX4/100, 12 MB RAM, Windows 95
3D-Hardware-Unterstützung:
Keine 3D-Unterstützung

Ein Blick in die Zukunft

Vorschau

Auf dieser Seite finden Sie eine kleine Vorschau auf die kommenden Highlights – egal, ob es sich dabei um Motorsport auf zwei oder vier Rädern dreht.

AUGUST

Grand Prix Legends
Newman/Haas Racing
N.I.C.E. 2
500cc Grand Prix
Johnny Herbert's Grand Prix 98

Für August 1998 haben die Spielehersteller gleich fünf Neuerscheinungen avisiert. Unter dem neuen Label Sierra Sports erscheint Grand Prix Legends. Das verantwortliche Studio Papyrus setzt alle Hebel in Bewegung, um das äußerst vielversprechende Produkt noch im Sommer auf den Markt zu bringen. Vielleicht müssen wir uns aber auch noch ein wenig gedulden. Ziemlich sicher ist hingegen der Release von N.I.C.E. 2, dem lang erwarteten Nachfolger zu Have a N.I.C.E. day. Auch bei Johnny Herbert's Grand Prix 98, bei dem der bekannte Rennpilot selbst mitgewirkt haben soll, und 500cc Grand Prix, der ersten Motorrad-Simulation von Ascaron, scheint es keine Terminprobleme zu geben. Unsicher ist hingegen die Veröffentlichung von Newman/Haas Racing. Die IndyCar-Simulation, für die Paul Newmans Rennstall seinen Namen hergegeben hat, sollte schon im Mai 1998 erhältlich sein.

SEPTEMBER

Moto Racer 2
Need for Speed 3
Motocross Madness
Colin McRae Rally

Der Monat der Motorrad-Spiele. Während sich Microsoft bei Motocross Madness auf ein Genre fixiert, bietet Electronic Arts bzw. der französische Entwickler Delphine nicht nur Rennen über Stock und Stein, sondern auch Hochgeschwindigkeitskurse und verkleidete Rennmaschinen. Mit Need for Speed 3 hat Electronic Arts außerdem noch ein heißes Eisen im Feuer. Mit dem dritten Teil wollen die Amerikaner wieder „Back to the Roots" und die Kritik am Vorgänger vergessen machen. Codemasters will bis September Colin McRae Rally fertigstellen, das schon in einer frühen spielbaren Version sehr überzeugen konnte.

OKTOBER

Superbike World Championship
S.C.A.R.S.
Trans-Am Racing 68-72
Sports Car GT Racing

Virgin Interactive geht im Oktober mit zwei Produkten an den Start. Während Sie sich in Sports Car hinter das Steuer sündhaft teurer GT-Fahrzeuge klemmen, können Sie bei Superbike World Championship die Königsklasse unter den Motorrädern unter die Lupe nehmen. Ubi Soft wählt mit S.C.A.R.S. eine Rennumgebung, die ein wenig futuristisch wirkt, GT Interactive geht mit Trans-Am Racing zurück in die 70er Jahre. Hier können Sie mit durch und durch amerikanischen Muscle Cars über die Highways donnern.

NOVEMBER

Sega Rally Championship 2

Gegen Jahresende werden die Neuankündigungen spärlicher. Im November soll lediglich Sega Rally Championship 2 erscheinen – vorausgesetzt, in den vorangegangenen Monaten ist alles glatt gelaufen und alle anderen Spiele sind pünktlich auf den Markt gekommen. Sega Rally 2 wird übrigens speziell für den PC entwickelt und nicht nur einfach umgesetzt. Aus diesem Grund kann man diesmal eine bessere grafische Ausarbeitung erwarten – das Gameplay konnte ja schon im Vorgänger überzeugen.

DEZEMBER

Carmageddon 2

Sales Curve Interactive hält das Weihnachtsgeschäft für die richtige Zeit für Carmageddon 2. Wie der Vorgänger, so ist auch der zweite Teil ein wenig skurril: Anstatt gegen eine Handvoll Gegner anzutreten, müssen Sie die Erde von einfallenden Außerirdischen befreien – und das mit dem Auto. Naja, zumindest grafisch und vor allem in Bezug auf die Fahrphysik können wir wieder Bestleistungen erwarten.



F1 Racing
SIMULATION

FERRARI

M SCHUMACHER 1
FERRARI

Echtzeit 3D-Graphiken

Das totale Fahrerlebnis, Pitstops in 3D ...

Hyper-realistische Simulation

Alle Einstellungs- und Tuningoptionen eines echten F1-Boliden der vergangenen Saison, realistische Computergegner mit allen Eigenschaften der echten Fahrer, alle Infos und Highlights mit Boxenfunk und FOCA TV, die Originalcockpits aller Rennställe.

Maximaler Fahrspaß

Multiplayer Modus für heiße Kämpfe über Netzwerk, Splitscreen und Modem, komplettes Setup-Tutorial und drei Schwierigkeitsgrade.

EINE OFFIZIELLE SIMULATION DER FIA™ 1996

FORMEL EINS WELTMEISTERSCHAFT

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

3Dfx interactive

Sie hatten weder Flügel noch Sponsoren...

1967

PHOTO DPPI/EMMANUEL ZURINI

GAYAL

Sie verdienen es, Teil der Legende zu werden.

Die authentischen Rennwagen von 1967, 11 historische Strecken und die höchstentwickelten Motoren überhaupt, damit Sie sich mit legendären Rennfahrern wie Graham Hill oder Jim Clark messen können: ein atemberaubend realistisches Erlebnis dank kompletter 3D-Grafik. Tauchen Sie ein in das Jahr 1967 und werden Sie Teil der Legende.



www.sierra.de

